Skrzydlata POLSKA

NR 5 (447) • 31. I. 60 • Rok wyd. XVI • CENA 2 zł

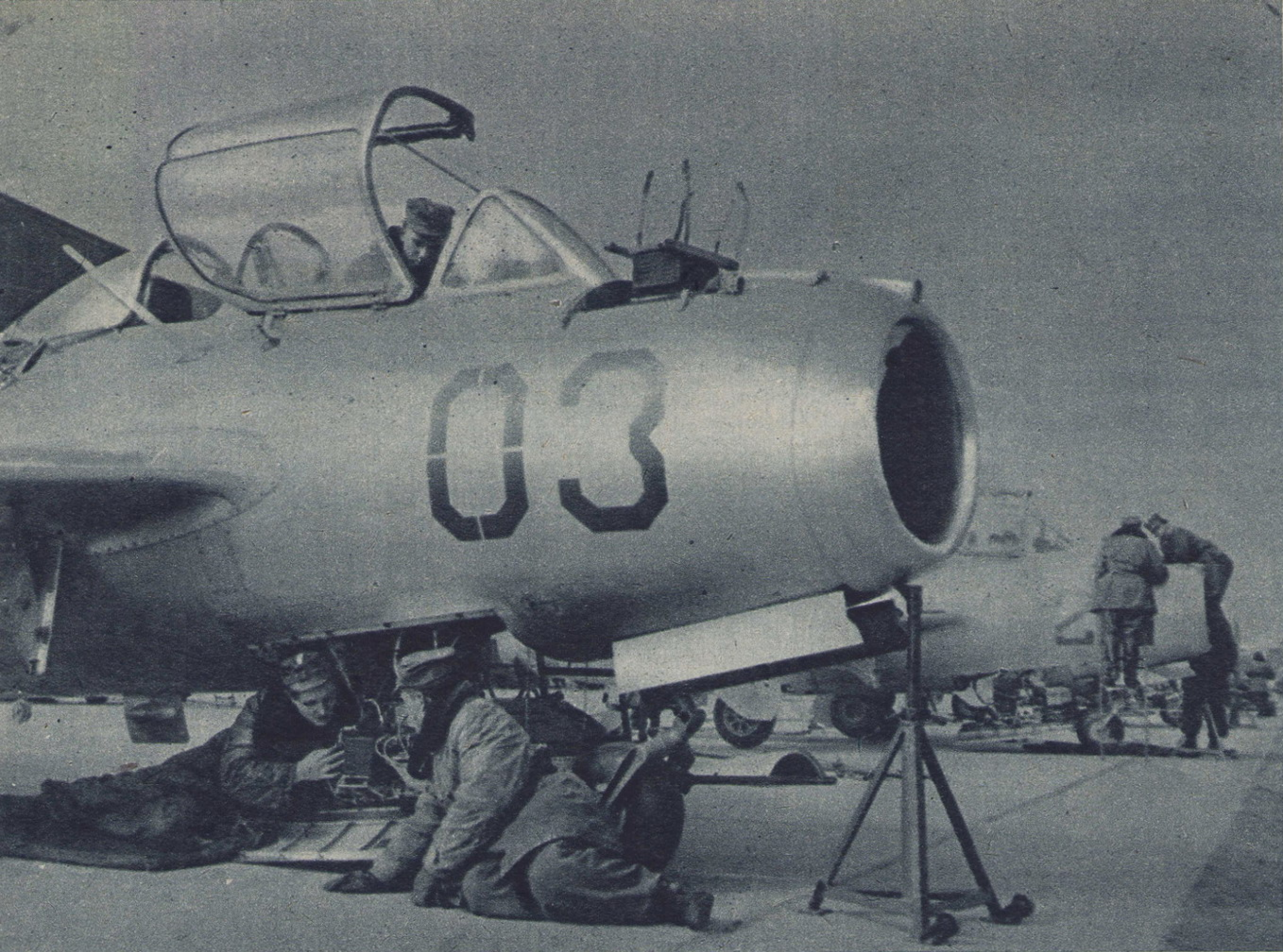
W numerze: DWA WCIELENIA FRANCISZKA KĘPKI (str. 4–5)

•

ARCHEOLOGIA NA SKRZYDŁACH (str. 8–9)



Polski śmigłowiec transportowy na chwilę przed wysadzeniem desantu. Foto: Z. Łojewski



Przegląd szkolnego samolotu myśliwskiego. Foto: WAF

ECHA

„Nikt chyba nie poda w wątpliwość faktu — napisał „Przegląd Sportowy" w numerze 11 z dnia 19 stycznia br. z okazji podsumowania swego dorocznego konkursu - plebiscytu na 10 najlepszych sportowców Polski (nota bene na liście tej za 1959 rok nie znalazł się, niestety, żaden ze sportowców lotniczych) — że plebiscytowe listy „Przeglądu Sportowego" na najlepszych dziesięciu są w ogromnej mierze wyrazem popularności, a co za tym idzie — poziomu poszczególnych dyscyplin polskiego sportu na arenie międzynarodowej w danych okresach czasu".

Otóż, o ile trzeba się zgodzić z tym pierwszym stwierdzeniem, że ten tradycyjny już w Polsce plebiscyt jest na pewno wyrazem popularności poszczególnych dyscyplin sportu w kraju, to trudno — choć to zaraz za tym idzie — zgodzić się z poglądem, że jest to wyrazem poziomu poszczególnych dyscyplin polskiego sportu na arenie międzynarodowej. Ocena ta jest siłą rzeczy subiektywna, ponieważ nie wchodzą tu w zakres tzw. sporty mniej popularne w społeczeństwie, do których — oddajmy tu sprawiedliwość rzeczywistości — zaliczyć trzeba także i sporty lotnicze; chociaż, na przykład nasze szybownictwo, czy nawet spadochroniarstwo ma obecnie czołową pozycję na arenie międzynarodowej.

Trudno tu co prawda byłoby ustalić jakieś kryteria porównywalności, np. lekkoatletyki i szybownictwa, gdyż obie te dyscypliny sportu rozwijają się w diametralnie różnych warunkach. O ile pierwsza dostępna jest — biorąc rzecz najogólniej — dla każdego i w jakiejś mierze wpływa na rozwój fizyczny i zdrowotny człowieka, o tyle druga wymaga już jakichś określonych przepisami warunków zdrowia, odpowiedniego i gruntownego przeszkolenia, no i jest przecież bardziej kosztowna (u nas wprawdzie bezpłatna, ale w innych krajach kosztuje sporo). Poza tym sport lotniczy ze względu na swoją specyfikę nigdy nie będzie tak masowy i szeroko dostępny dla szerokiego ogółu jak np. lekkoatletyka, piłka nożna, boks czy inne.

Stąd też, jeżeli przyjmiemy (a chyba, jest tak na pewno), że doroczny konkurs-plebiscyt „Przeglądu Sportowego" jest w jakiejś mierze termometrem, który bada stopień popularności różnych dyscyplin sportu w społeczeństwie, to chyba nie powiemy nic nowego, jeśli stwierdzimy (na podstawie plebiscytu za 1959 r.), że w dziedzinie popularyzacji lotnictwa, a sportu lotniczego w szczególności, nie zrobiliśmy postępu.

Inna rzecz, że taki pogląd, sam w sobie, jest pewnym uproszczeniem sprawy, bowiem propagandy lotnictwa i stopnia jego oddziaływania na społeczeństwo nie można mierzyć tylko jednym termometrem.

IKARUS

DO i OD REDAKTORA



Na temat Polaków za granicą

W „Życiu Warszawy" z dnia 5 stycznia ukazał się artykuł prof. dr. Świętosławskiego na temat kadry naukowej. Profesor Swiętosławski, sugerując poruszenie w „Życiu" osiągnięć polskich naukowców za granicą, przytacza małą ciekawostkę:

„W roku 1943 w Montrealu na Politechnice Francuskiej, świeżo powołany do życia Wydział Lotnictwa i Budowy Samolotów utworzony został przez powołanie niemal wyłącznie Polaków. Jedynym profesorem nie Polakiem był prof Welter, który w chwili najazdu na Polskę wykładał na Politechnice Warszawskiej. Pochodził z Luksemburga, ale nauczył się wcale dobrze mówić po polsku".

KRZYSZTOF SEGIT — Warszawa

Hausner zginął w katastrofie



Na zdjęciu: Hausner w Kalifornii, po powrocie z przelotu, udaje się na uroczystość powitania go. Wyżej: Trasa przelotu Hausnera.

Szanowny Panie Redaktorze!

Nawiązując do wspomnień pośmiertnych o pilocie Stanisławie Hausnerze, napisanych przez p. Kędzierskiego w numerze 14 „Skrzydlatej" w ub. r., chciałbym przekazać parę słów sprostowania na temat prób przelotu Atlantyku przez Hausnera.

Otóż Hausner zginął w katastrofie lotniczej dnia 18.V.1935 r. w czasie obchodu przez Polonię Amerykańską uroczystości związanych ze śmiercią marszałka Piłsudskiego. Dowiedziałem się o tym w roku 1936 z książki „Skrzydlata Ludzkość", napisanej przez prof. Gustawa Mokrzyckiego, która jest w moim posiadaniu. Znalazła się ponadto p. Witwicka oraz siostra Hausnera, które potwierdziły tę informację. Gdyby nie to, zapisano by w historii lotnictwa polskiego (jeśli taka kiedyś zostanie opracowana), że Hausner utonął w 1934 roku w Atlantyku.

Inna rzecz, że mała encyklopedia lotnicza wydana przd wojną też wprowadza w błąd, cytuję: „Hausner amer. Polak, który dwukrotnie próbował przelecieć przez Atlantyk: w 1932 r. gdy zmuszony był opuścić się na Ocean 650 mil morskich od brzegów Francji i dopiero po długim pływaniu został uratowany oraz w 1934 r, gdy zginął, prawdopodobnie utonął". Po wojnie niejednokrotnie na ten temat dyskutowałem z kilku poważnymi ludźmi i nie zawsze udało mi się ich przekonać.

Dla uzupełnienia sprawy Hausnera przesyłam w załączeniu zdjęcia do ewentualnego wykorzystania. Poza tym chciałem dodać, że St. Hausner był synem organisty. Zwracam uwagę, iż nazwisko Hausnera pod mapką jest źle napisane.

Łączę pozdrowienia wraz z życzeniami świątecznymi i noworocznymi.

BRONISŁAW RATAJCZAK
Świdnik



W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

NRF. Władze wojskowe NRF rekonstruują bazę lotniczą Nörvenich koło Kolonii, w celu przystosowania jej do przyjęcia naddźwiękowych myśliwców F-104 G. Budowa drogi startowej o długości 4 000 m będzie zakończona w połowie br.

★

HISZPANIA. W Las Palmas (wyspy Kanaryjskie) przebudowywany jest port lotniczy dla ruchu samolotów odrzutowych. Dotychczas droga startowa o długości 2 000 m wydłużona będzie do 3 000 m.

★

KANADA. Próby w locie przechodzi obecnie czterosilnikowy turbośmigłowy samolot transportowy CL-44 wyprodukowany przez zakłady Canadair.

★

USA. Armia amerykańska otrzymuje w ostatnim czasie lekkie wielozadaniowe śmigłowce YHO-2HU, przeznaczone do szkolenia. łączności i zwiadu. Śmigłowce te są wyposażone w czterocylindrowe silniki Lycoming o mocy 180 KM.

● Budowany obecnie najnowszy amerykański bombowiec B-70 „Valkyrie" ma latać z prędkością ponad 3 000 km/h, osiągać pułap 24 000 m i mieć zasięg 12 000 km. Załoga — 4 ludzi, ciężar w locie 250 ton, rozpiętość 35 m, długość 52 m. Napęd — sześć silników turbodrzutowych z dopalaczami. Samolot ma być zbudowany w układzie konstrukcyjnym „kaczki". Pierwszy lot — w r. 1962.

★

ZSRR. W Centralnym Domu Lotnictwa im. M. W. Frunzego w Moskwie urządzono nową ekspozycję — osiągnięcia radzieckiego lotnictwa", Liczne fotografie i plansze obrazują życie lotnictwa komunikacyjnego ZSRR oraz sukcesy radzieckich pilotów-rekordzistów: Kowalewa, Kokkinakiego, Iliuszyna i Smirnowa, którzy ustanowili ostatnio szereg rekordów świata na samolotach Tu-104 B, Ił-18 i innych.

● W 30-tą rocznicę pierwszego przelotu radzieckiego samolotu ANT-4 z Moskwy do USA odbył się w Centralnym Domu Lotnictwa wieczór, poświęcony sławnemu wyczynowi radzieckich pilotów. O przelocie mówił m. in. jego uczestnik, generał lotnictwa w stanie spoczynku M. W. Stierligow.

● W Moskwie na Kremlu odbyła się dekoracja odznakami „Zasłużonego pilota - oblatywacza ZSRR" i „Zasłużonego nawigatora - oblatywacza ZSRR" 11-tu pilotów i nawigatorów oblatywaczy, najbardziej zasłużonych dla rozwoju radzieckiego lotnictwa. Dekoracji dokonał przewodniczący Prezydium Rady Najwyższej ZSRR — K. Woroszyłow.

● W dniu 5 stycznia br. na linię Moskwa — Bukareszt — Sofia weszły do eksploatacji samoloty turbośmigłowe Ił-18, na miejsce dotychczas używanych Ił-14. Przelot Iłem-18 z Moskwy do Sofii trwa 4 godziny 51 minut.

★

GRECJA. W Atenach odbył się dla przedstawicieli dowództwa armii greckiej pokaz samolotów produkcji francuskiej CM-170 „Magister" i „Noratlas 250", w celu ewentualnego zakupu tego typu maszyn przez lotnictwo greckie.

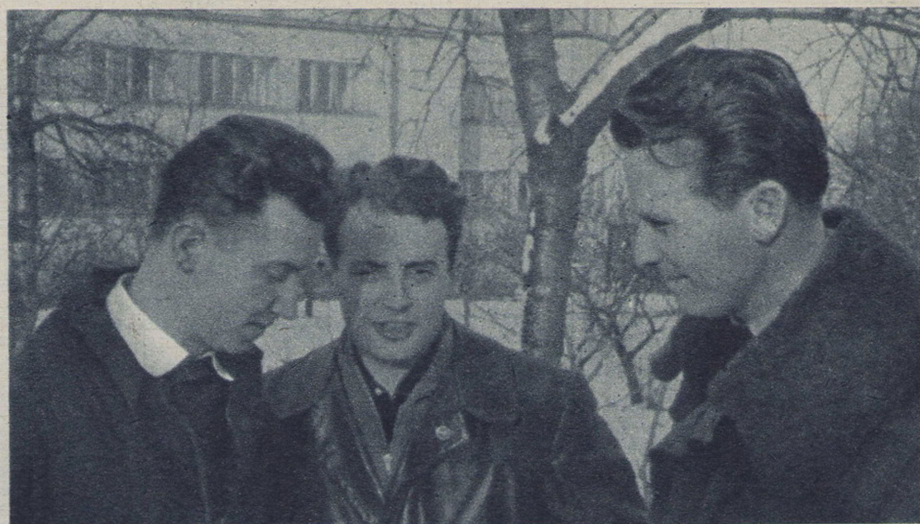
EDWARD MAKULA, JERZY POPIEL i ADAM WITEK REPREZENTANTAMI POLSKI NA VIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA

W dniu 18 stycznia br. Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL zatwierdziło skład ekipy polskiej na VIII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Köln-Butzweiter (NRF).

Ponieważ organizatorzy nie zgodzili się na większą liczbę, przewiduje się udział tylko trzech naszych szybowców — dwóch „Zefir-2" i jednego „Foka". Zgodnie z regulaminem na każdy startujący szybowiec przypada jeden pilot i trzech pomocników. A oto skład osobowy ekipy polskiej: **Tadeusz Rejniak** — kierownik ekipy, **Edward Makula, Jerzy Popiel i Adam Witek** — piloci oraz **J. Adamek, St. Szkudelski, J. Bekier, Zb. Kirakowski, Fr. Matuszek, J. Dankowski, Fr. Niechwiejczy, Fr. Kępka i T. Suprysz** — członkowie ekipy z wielostronnym przygotowaniem.

Wszyscy piloci, posiadacze złotych odznak szybowcowych z trzema diamentami, reprezentują najwyższą klasę wyczynową. Znani są oni szczególnie z licznych sukcesów w zawodach. Edward Makula — to zwycięzca Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w 1954 r. w Lesznie oraz mistrz Polski i v-mistrz Jugosławii z 1957 r. Jerzy Popiel, aktualny szybowcowy mistrz Polski i rekordzista świata, był także mistrzem Polski w 1953 r. Wreszcie Adam Witek to aktualny szybowcowy mistrz świata w klasie standard.

Trójce tej gorąco życzymy „pomyślnych wiatrów". (pj)



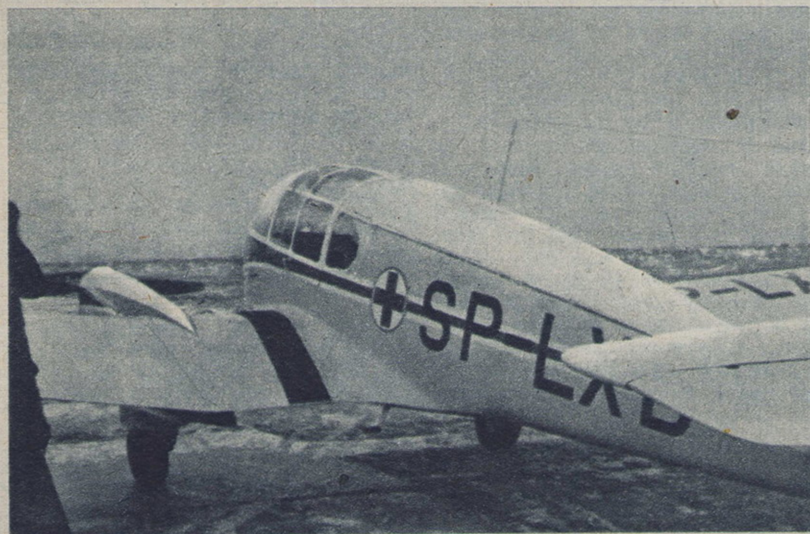
Na zdjęciu: Edward Makula, Jerzy Popiel i Adam Witek w przerwie zebrania Komisji Szybowcowej APRL w Bielsku.
Foto. J. Pomianowski

KURS DOSKONALĄCY DLA TECHNIKÓW LOTNICTWA SANITARNEGO

W związku z tym, że nasze lotnictwo sanitarne wyposażone jest obecnie w coraz nowocześniejszy sprzęt lotniczy jak Super Aero-45, Super Aero-145, Brigadyr i śmigłowce, w styczniu br. zorganizowano w Warszawie kursy doskonalące dla kadry technicznej lotnictwa sanitarnego z ośrodków wojewódzkich. Pierwszy turnus trwał w dniach od 7 do 18 stycznia br., drugi turnus rozpocznie się w trzeciej dekadzie stycznia.

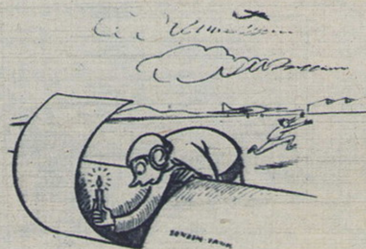
Kierownikiem kursów jest mgr inż. J. Jasiński, a wykładowcami przedstawiciele Departamentu Lotnictwa Cywilnego oraz Instytutu Lotnictwa. Warto tu jeszcze dodać, że lotnictwo sanitarne wzbogaci się jeszcze w najbliższym czasie o śmigłowce zaopatrzone w dźwig pokładowy i posiadające zwiększony zasięg. (r)

Na zdjęciu: Sanitarny Super Aero. **Foto: T. Malinowski**



Tupolew pracuje nad nowym samolotem

Wybitny radziecki konstruktor A. N. Tupolew, twórca rewelacyjnych Tu-104 i Tu-114, pracuje obecnie nad kolejnym, nowym prototypem samolotu o oznaczeniu Tu-124. Ma to być samolot o średnim zasięgu i jak wszystko wskazuje będzie on również rewelacją w lotnictwie pasażerskim, podobnie do poprzednich konstrukcji. Samolot wyposażony będzie w silniki opracowane przez inż. Sołowiowa. (r)



„Historia jednego myśliwca" zyskała uznanie w ZSRR

MINISTERSTWO Kultury ZSRR urządziło w dniu 5 stycznia br. w Centralnym Domu Dziennikarza w Moskwie pokaz pełnometrażowego filmu fabularnego polskiej produkcji pt. „Historia jednego myśliwca", w reżyserii Huberta Drapelli.

Film spotkał się z wielkim uznaniem ze strony widzów radzieckich i zyskał pełne uznania opinie. Wyrazem tego jest fragment recenzji, zamieszczonej przez organ Ministerstwa Obrony ZSRR „Sowietską Awiację" (Nr 4 z dn. 6.I.60):

„...Jedno z lotnisk w Anglii. Stąd, setki kilometrów od ziemi ojczystej, polscy lotnicy startują do walki z faszystami. Jest to pełne prostoty i prawdy opowiadanie o odważnych, mężnych ludziach, o ich życiu, w którym każdy dzień wypełniany jest bohaterską walką o wolność. W filmie silnie uwypuklona jest solidarność łącząca ludzi wielu narodowości, walczących z faszyzmem".

Film został opracowany w rosyjskiej wersji językowej. (z)

Międzynarodowy sympozjon naukowy poświęcony wynikom badań kosmosu

W stycznia br. rozpoczęła się w Nicei pierwsza międzynarodowa konferencja badaczy kosmosu. W sympozjonie, podczas którego m. in. ma być uzgodniona sprawa wymiany informacji z zakresu badań przestrzeni kosmicznej, bierze udział ponad 200 uczonych z różnych krajów. Wymiana taka, umożliwiająca orientowanie się w bieżących osiągnięciach w badaniu kosmosu, byłaby korzystna zarówno dla krajów przodujących pod tym względem jak i dla pozostałych państw. Prezes francuskiego komitetu do badania przestrzeni kosmosu Pierre Auger oświadczył podczas drugiego dnia obrad, że wyniki obrad można uznać za wręcz fantastyczne dla astronomów.

Trzeba tu dodać, że biorąca udział w sympozjonie delegacja radziecka zgłosiła 12 referatów, w tym referat o sfotografowaniu niewidocznej części Księżyca. (r)

Olbrzymi balon ma się wznieść na wysokość 31000 m

Prof. Marcel Schein z Uniwersytetu w Chicago oświadczył, że uczeni amerykańscy zamierzają wypuścić w przestworza olbrzymi balon o wysokości 41-piętrowego budynku. Balon ma wznieść się na wysokość około 31 km od Ziemi.

Celem tego doświadczenia, przy którym współpracuje 35 uniwersytetów i instytutów naukowych całego świata, jest zbadanie natężenia promieni kosmicznych. (r)

NOWY MISTRZ SPORTU SPADOCHRONOWEGO

Na posiedzeniu w dniu 18 stycznia br. Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL przyznało tytuł Mistrza Sportu w spadochroniarstwie Henrykowi Przybyszewskiemu — instruktorowi Aeroklubu Olsztyńskiego. Wykonał on już 490 skoków z samolotu. (pj)

Dzieło o technice rakietowej polskiego generała K. Siemienowicza z roku 1650 w przygotowaniu do druku

OKAZUJE się, że techniką rakietową zajmował się już przed 300 laty polski generał artylerii Kazimierz Siemienowicz. W roku 1650 w Amsterdamie wydał on po łacinie rewelacyjne dzieło pt. „Artis magnae artilleriae pars prima", zawierające m. in. bardzo nowatorskie rozwiązania techniki rakietowej poparte własnymi rysunkami technicznymi autora, traktujące o bateriach rakietowych, rakietach wielostopniowych itp. Książka gen. Siemienowicza, stanowiąca rewelację w ówczesnych czasach, została w krótkim czasie przełożona na język angielski, francuski, holenderski, niemiecki. Natomiast edycja polska... dopiero się ukaże — po prawie 310 latach. Polskie wydanie „Artis magnae artilleriae pars prima" przygotowywane jest do druku pod kierownictwem prof. Rudolfa Niemca z Krakowa, w Wydawnictwie MON. (r)

WZNOWIENIE SPOTKAŃ Z CZYTELNIKAMI

Wszystkich naszych Czytelników zawiadamiamy, że po krótkiej przerwie kontynuujemy co dwutygodniowy cykl spotkań z Czytelnikami w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa, ul. Widok 8 w godzinach od 15.00 do 18.00. Pierwsze spotkanie odbędzie się 5 lutego 1960 r.



Wspólny wysiłek. Ojciec i syn przy transporcie „Muchy-100".

DWA WCIELENIA FRANCISZKA KĘPKI

JERZY POMIANOWSKI

Zwykle dziennikarza wyjeżdżającego w tak zwany teren koledzy redakcyjni zmuszają do wysłuchania „genialnych" rad i innych życzeń na drogę w formie błogosławieństw. I tym razem wybierając się do Bielska tego nie uniknąłem. Ale szczególne refleksje nasunęła mi pożegnalna rozmowa z Naczelnym, a właściwie jej fragment: „Będąc w Bielsku będziecie rozmawiali z Kępkami. Szczególnie tego starszego „zróbcie" z sercem — to mój instruktor".

Każdy, ktokolwiek miał coś wspólnego z lotnictwem wie, że „mój instruktor" ma specjalne przywileje, w życiu, opinii i sercu. Toteż przez długie godziny spędzone w pociągu gnębiły mnie myśli jak by tu trafić do tych dwóch ludzi — ojca i syna — noszących jednakowe imię i nazwisko Franciszka Kępki, aby ujrzeć ich prawdziwych i spojrzeć na świat ich oczami.

Rzeczywistość, jak zwykło się mówić, przeszła moje oczekiwania i wyglądała ot mniej więcej tak. Franciszka (dla odróżnienia ojca od syna tego pierwszego będę nazywał Franciszkiem, a drugiego Frankiem) Kępkę zobaczyłem przy pracy w hangarze Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Już przy pierwszych słowach, po spotkaniu i przekazaniu pozdrowień od naczelnego, zostałem przyjęty nie w charakterze oficjalnego gościa, a jak ktoś bliski.

— Chcecie czegoś o nas się dowiedzieć? Przyjedźcie wieczorem na górę, to porozmawiamy, nocleg też zapewniony. Co? Że z żoną? Będzie nam tym milej. Czekamy na stacji w Goleszowie.

Certowałem się tylko tyle, ile wypadało, po czym chętnie przyjąłem zaproszenie. Tego samego dnia bez żalu opuściłem bielski hotelopałac „Prezydent" i powierzyłem swe losy pociągowi odchodzącemu do Cieszyna, aby po godzinie „turlania się" wysiąść w Goleszowie Górnym.

W tym miejscu winien jestem Czytelnikowi opis przyrody. Tym bardziej, że byłem w najpiękniejszej części Beskidu Zachodniego (blisko Wisła, Cieszyn!). Niestety, wokół było ciemno i mglisto, padał śnieg z deszczem, pod nogami błoto i w ogóle trudno znaleźć cenzuralne słowo na określenie tego stanu pogody. Na szczęście, wita nas na stacji młodszy brat Franka i wędrujemy w górę. Droga jest nawet dość szeroka i wygodna. Wydaje się, że w miarę upływu czasu poprawiają się warunki atmosferyczne. Świateł w mijanych przez nas domach coraz mniej, za to dużo śniegu. Wkrótce okolica jest pusta, przechodzimy jeszcze przez iglasty las i jesteśmy na szczycie Chełmu. Tak, to tu była Szkoła Szybowcowa Goleszów. W ciemności zarys baraków. Wchodzimy do budynku, w którym mieszka tylko rodzina państwa Kępków i po serdecznym powitaniu zasiadamy w gościnnym pokoju. Od pieca bucha ciepło, telewizor — piękny „Orion" — na szczęście wyłączony, młoda i miła mama Kępka zastawia stół smakołykami i nic nie stoi na przeszkodzie do przywołania wspomnień i opowiadania.

Rozmowa nasza nie ma nic wspólnego z typowymi dla wywiadu pytaniami i odpowiedziami, a tylko dotyczy starych dziejów.

KARTKI Z PAMIĘTNIKA

— Pierwsze loty — mówi Franciszek Kępka — wykonałem na „Hanriocie" w 1928 roku w Lidzie, ale systematyczne szkolenie szybowcowe rozpocząłem w roku 1934. Instuktorem byłem początkowo w Ustianowej, a następnie tu w Goleszowie. — Coś ze wspomnień czy wrażeń z tego okresu? — Odpowiada pytaniem na pytanie. — Pan przecież też uczył latać i wie, że każdy szkolny lot to przeżycie dla instruktora i temat do opowiadania, a z drugiej strony zwykła rzecz, o której nie warto mówić czy pisać. Kiedyś, zaraz po sprowadzeniu się, prowadziłem tu loty na „Wronach". Jeden z uczniów po starcie ze szczytu zaczął w prostym locie wytracać szybkość. Szybko startuję na drugiej „Wronie", aby go dogonić i krzyknąć „gazu!!!" ale niestety, już w powietrzu widzę, jak „Wrona" wprowadzona nogą w zakręt wali się w korkociąg i rozbija o ziemię. Z jak najgorszymi przypuszczeniami ląduję w pobliżu i widzę, jak spod resztek szybowca wyłania się jego postać, otrzepuje ręce z kurzu i podchodząc do mnie mówi flegmatycznie: „Co to było panie Instruktorze, chyba trochę twarde lądowanie?!..."

Lotnictwo to jedna namiętność Franciszka Kępki w latach przedwojennych, druga — to samochody i motocykle. Startuje on w wielu wyścigach żużlowych i odnosi sukcesy. Jest nawet nieoficjalnym wicemistrzem Europy i mistrzem Polski.

Kiedy rozpoczyna się wojna, żal mu rozstać się z ukochanymi szybowcami. Demontuje cztery „Salamandry" i ukrywa na strychach. Niestety, w 1943 roku, kiedy gazdowie śląscy odmówili oddania kontygentu i Niemcy rozpoczęli rewizje, musi spalić stodołę z trzema ukrytymi szybowcami. Czwarty dotrwał do wyzwolenia i służył jako wzór przy budowie nowej serii.

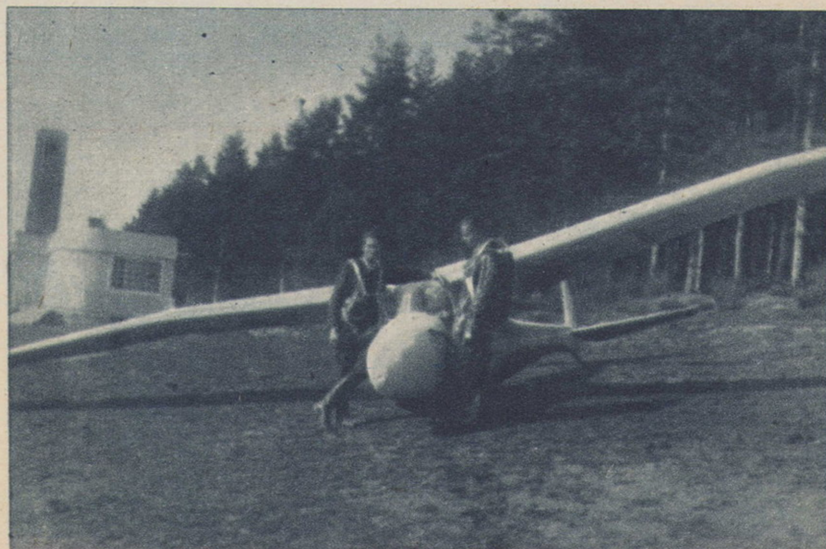
POCZĄTEK DRUGIEGO WCIELENIA

W jednym z pierwszych lat wojny przychodzi na świat syn — Franciszek. Pierwsze jego dziecinne wspomniania związane są z życiem na szybowisku, bowiem zaraz po wyzwoleniu od maja 1945 roku Goleszów zapełnia się adeptami pięknej sztuki latania. Instruktorem, kierownikiem i... wartownikiem (a teren ten nachodziły w tym okresie bandy) tego modnego w tym okresie ośrodka szybowcowego jest ojciec małego Franka. Kiedyś, po raz pierwszy, nikt nie pamięta przy jakiej okazji, polecieli razem. Potem powtarzali to często ku obopólnej radości. Było to chyba jedyne w świecie szkolenie metodą dwusterową na jednomiejscowym „Esgegu".

W roku likwidacji (1950) szkoły w Goleszowie Franek latając na gapę ma już kategorię „C". Razem z ojcem, który zaczyna tam pracę, przenosi się do Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Rok 1952 przynosi sensację, o której nie tylko wypisywały się wszelkie możliwe pisma, ale także przez którą wszyscy milusińscy entuzjaści szybownictwa w wieku od 8 do 14 lat wyżywali się na władzach lotniczych prośbami o zezwolenie na latanie, na wzór Franka Kępki. Precedensem do tego stał się lot tego 12-letniego chłopca na centralnych pokazach lotniczych na Okęciu w Warszawie z okazji Złotu Młodzieży.

Dziś możemy odsłonić kulisy owego lotu. Latem 1952 roku ojciec Franka prowadził szkolenie szybowcowe dla grupy kadetów w



Ze wspomnień przedwojennych. Przed startem na żagiel. Tęgoborze 1937 r.



Franek Kępka po zdobyciu Srebrnej Odznaki Szybowcowej (1954 r.) z instruktorami — ojcem i Tadeuszem Górą.

Wicku Morskim i umożliwił synowi, na własne ryzyko, systematyczne szkolenie za wyciągarką. Po powrocie do Warszawy kadeci szeroko rozpowiadali na ten temat. Wieści te dotarły do płk. Jakubika i gen. Turkiela, którzy przekonawszy się na własne oczy o umiejętnościach pilotażowych małego Kępki, pokonali wszelkie trudności formalne i załatwili mu w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego zezwolenia na loty i udział w pokazach. Do dziś Franek pamięta czekolady, które systematycznie otrzymywał po każdym locie od pułkownika. W dniu pokazów, mimo silnego i porywistego wiatru, nie zrażony tysiącami widzów najmłodszy pilot wypuszczony przez swego ojca wykonał piękny lot na ABC-aku. Szczęśliwie Franek był w tym czasie taki mały, że szumna reklama towarzysząca temu startowi nie zaszkodziła mu w dalszej pracy nad sobą.

Dziś Franek ma 20 lat, jest wysokim kędzierzawym blondynem, o przyjemnej wysportowanej sylwetce. Rozmawiając z nami siedzi za stołem w czarnym swetrze. Spojrzenie jego ma coś z zalotności. Kontynuuje opowiadanie swej historii przy milczącej aprobacie dumnego z niego ojca. Atmosfera naszej gawędy jest już całkiem rodzinna. Do seniora zwracam się per „Panie Tato", o do syna po prostu — kolego. Jednocześnie oglądam zbiory rodzinnego archiwum — fotografie, wycinki prasowe, przedwojenne i współczesne. Wybierając niektóre, aby umożliwić i Czytelnikom ich obejrzenie, obiecuję (moi poprzednicy nie byli niestety słowni), że zwrócę. Ale muszę dalej notować rodzinną historię.

W latach pięćdziesiątych, gdy Franek jest przodującym uczniem goleszowskiego gimnazjum i kontynuuje trening lotniczy — ojciec pracuje w Aeroklubie Bielsko-Bialskim. Jest początkowo na etacie instruktora pilota, a następnie (do dziś) starszego technika i wykonuje wzorowo nie tylko własne obowiązki ale także konstruuje wyciągarkę, dolny zaczep do „ABC", motocykl, radio, a wreszcie buduje własnoręcznie (sic!) największe chyba dzieło swego życia — dziewięciopokojowy piętrowy dom (będzie gotowy już w bieżącym roku). W 1956 roku towarzyszy jako kierowca i mechanik Marianowi Gorzelakowi na Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji.

Podczas, gdy Franciszek Kępka udziela się w aeroklubie jako instruktor społeczny latając z uczniami, holując szybowce, a nawet wykonując pokazowe skoki spadochronowe, syn przechodzi kolejne szczeble w hierarchii lotniczej. Notujemy fakty. 1954 r. — Srebrna Odznaka. 1955 — udział w Mistrzostwach Juniorów na Żarze (5 miejsce), 1956 — udział w pokazach w Warszawie (akrobacja indywidualna na „Jaskółce"), 1957 — przelot otwarty 450 km.

Tak jak w roku 1958 Franek poświęcił całą swą uwagę maturze — ostatni rok przeznaczył na osiągnięcie maksymalnych wyników w sporcie szybowcowym. I udało mu się to znakomicie! Wylatał około 240 godzin i przeleciał ponad 5 000 km. Na półmetku całorocznych zawodów o memoriał Ryszarda Bitnera zajmuje 7 miejsce. A wyniki sportowe? Zdobył 3 diamenty i obecnie jest najmłodszym na świecie posiadaczem Złotej Odznaki Szybowcowej z trzema diamentami.

Historia skończona. Przydałby się komentarz, ale fakty, które aż do znudzenia Czytelnika wymieniałem, mają swoją wyraźną wymowę. Niech mówią same za siebie. I o tym, do czego można dojść dzięki zamiłowaniom i wytrwałej pracy, i o tym ile nawet w wynikach sportowych młodzieży ma udział praca i wysiłek ich rodziców.

A my posłuchajmy co Franek Kępka, dla którego najtrudniejszym



Dwunastoletni Franek Kępka na szybowcu „ABC" w okresie pokazów na Złocie. Zdjęcie to w 1952 r. było drukowane w wielu pismach krajowych i zagranicznych.

pytaniem jest „co będzie dalej?". mówi o sobie samym.

— W tym roku będę zdawał egzaminy na Wydział Elektryczny Politechniki Gliwickiej. Chcę startować w szybowcowych Mistrzostwach Polski. Inne zainteresowania? Książki fantastyczno-naukowe, podróżnicze, lotnicze. Mam motocykl MZ-250. Moje poglądy? Co mi się najbardziej podoba? Proszę! Szkoła Szybowcowa — Leszno. Szybowiec — „Jaskółka Z", „Bocian-Z", HKS. Motocykl — „Jawa". Samochód — „Simca-Aronde". Kobieta — wysoka, szczupła i czarnowłosa. Pisarz lotniczy — Meissner. Małżeństwo — tylko po studiach i tylko z wielkiej miłości.

Dochodziła już północ, a my jeszcze gadaliśmy i gadaliśmy. Rozmowa zeszła na bieżące tematy lotnicze i wspólnych znajomych. Ale plotek nie wypada powtarzać. Zresztą musimy kończyć, bowiem gospodarz jutro od świtu wraca do codziennej pracy.

Kiedy rano po obejrzeniu nowego domu i serdecznym pożegnaniu, odprowadzany przez Franka, schodziłem z góry do stacji kolejowej, ogarnęła mnie gorąca chęć rewanżu tym wspaniałym ludziom za gościnę i wspomnienia, którymi mnie obdarzyli. Chciałbym, aby słowa, które tu napisałem, przynajmniej częściowo spełniły tę rolę.

PS. Kolegom po piórze czy lotniczym drążku nie radzę wybierać się do Franciszka Kępki z żoną, szczególnie tym, którzy mają trudności mieszkaniowe. Do dziś bowiem słyszę „patrz co to za człowiek, nie tylko sam pracuje na pięcioro dzieci, ale także wybudował własnymi rękami willę".

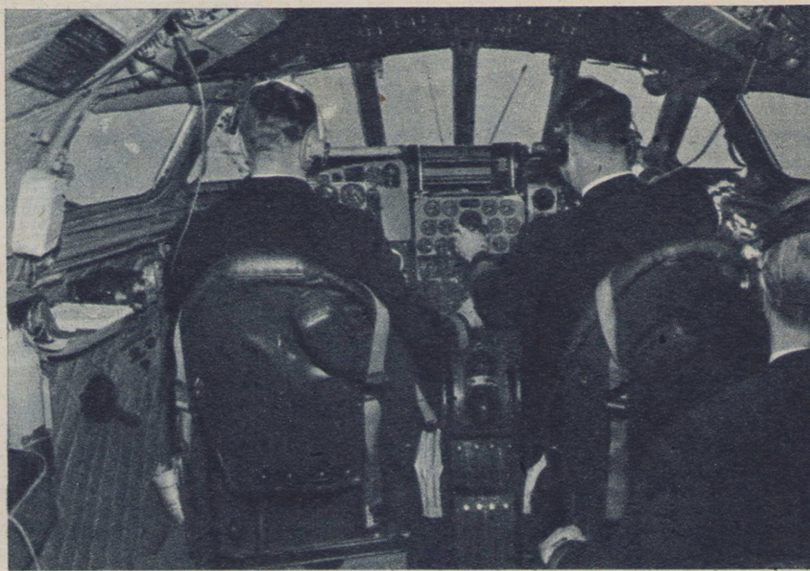


Starym rodzinnym zwyczajem „przymiarka" do jednej kabiny szybowca.

ZDJĘCIA: Jerzy Pomianowski (2), Archiwum (3)



„Comet" jest jednym z najlepiej na świecie opracowanych aerodynamicznie samolotów pasażerskich. Co za uciecha dla fotografów, chociaż pogoda deszczowa.



Wnętrze kabiny załogi, jak to zazwyczaj bywa, przeraża laików mnogością przyrządów pokładowych. Załoga — czuje się tu jak u siebie w domu.

Migawki
Z „COMETA"

ZUPEŁNIE niereklamowany przylot samolotu „Comet-4 B" stał się sensacją dla miłośników lotnictwa Stolicy, którzy pomimo deszczu zebrali się w pokaźnej liczbie przy barierkach Okęcia oddzielających teren lotniska od terenu przeznaczonego dla widzów. (Miłośnicy samochodów są w lepszej sytuacji, bo mogą podejść zupełnie blisko, a nawet „pomacać" podziwianą przez siebie maszynę).

— Panie — zapytuje mnie jeden z tych stojących przy barierze, starszych wiekiem entuzjastów lotnictwa — czy to jest ta „kometa", co to ją 50 lat temu zapowiadali w Warszawie?

*

Uprawnieni do wejścia na lotnisko entuzjaści lotnictwa rzucili się gromadnie do samolotu, ale ku ich rozczarowaniu kazano im czekać, co przy silnym deszczu nie było rzeczą zbyt przyjemną.

Ale od czego warszawska pomysłowość?

Po paru minutach wszyscy byli zabezpieczeni chowając się pod kadłubem oraz pod skrzydłami wielkiego odrzutowca.

— Teraz przynajmniej wiem, po co samoloty mają skrzydła! — mruknął z zadowoleniem jeden z przemokniętych kandydatów na pasażera.

*

Pewnego rodzaju niespodziankę sprawił polskim pasażerom „Cometa" jeden z członków jego załogi, który zapytany o coś po angielsku odpowiedział najczystszą polszczyzną:

— Co proszę?

Jak się okazało, jednym z członków brytyjskiej 7-osobowej załogi był autentyczny Polak p. R. Talaska, który pracuje w BEA już od 1949 r.

Zresztą nie dziwię się zupełnie, że wolał mówić po polsku, bo poprzednia rozmowa prowadzona po angielsku przypomniała mi wspaniałą scenkę z czasów minionej wojny.

Było to po inwazji i wzięciu do niewoli przez Anglików sporej ilości Polaków ze Śląska, zmuszonych do służby w Wehrmachcie. Jeden z żołnierzy brytyjskich wiedząc, że wśród jeńców jest sporo Polaków, zwrócił się do stojącego obok siebie — akurat Ślązaka — z zapytaniem:

— Polish? (Polisz?)

Ślązak popatrzył na niego, kiwnął głową i odpowiedział:

— Pewno, że p o l ę!

Anglik uśmiechnął się przyjaźnie i sięgając się po papierosy spytał:

— You smoke? (Ju smok?)

— Ano, c m o k n ą ł b y m s e, żebym mioł co! — odpowiedział mu jeniec i po chwili dodał: — A gdzieś ty się tak fajno po polsku nauczył?

*

Wśród pasażerów „Comet-4 B" znajdował się przewodniczący Prezydium Stołecznej RN mgr Z. Dworakowski, który z dużym zainteresowaniem przyglądał się urządzeniom i wyposażeniu samolotu. Gdy „Comet" znalazł się na wysokości 9 000 metrów, lecąc z prędkością 900 km/h, jeden z dziennikarzy odezwał się półgłosem:

— Nie ulega wątpliwości, że przewodniczący Prezydium Stołecznej Rady Narodowej jest teraz najszybszym i najwyżej postawionym człowiekiem w Warszawie!...

W tym żartobliwym powiedzeniu było sporo prawdy, bo zdaje się, że jeszcze dotychczas żaden z warszawskich dostojników nie patrzył na Stolicę z wysokości dziewięciu kilometrów.

*

— Gdyby tak naszą Wisłę dało się zimą przenosić na wysokość 9 000 metrów! — westchnął jeden z pasażerów.

— Dlaczego?

— Bo na tej wysokości, dzięki urządzeniom ogrzewającym oraz klimatycznym — działającym automatycznie — nie odczuwa się zupełnie zmiany temperatury i zmiany ciśnienia!...

ALI-BABA



Wśród gości zaproszonych na przelot do „Cometa" widzimy m. in. przewodniczącego Prezydium Stołecznej Rady Narodowej, prezesa honorowego Aeroklubu Warszawskiego mgr. Zygmunta Dworakowskiego (siedzi z lewej w drugim rzędzie foteli) i — za nim — dyrektora Polskich Linii Lotniczych „Lot" Jana Krzywickiego.

Widok — nie z tej ziemi! Istny ocean chmur. Ano, ma się jednak pod sobą 9 tysięcy metrów, jakby nie było.



Na pierwszy ogień zapalimy dobrego papierosa. Potem — popatrzymy przez szybkę na chmurki. Są tuż pod samolotem, wysokości nie odczuwa się.

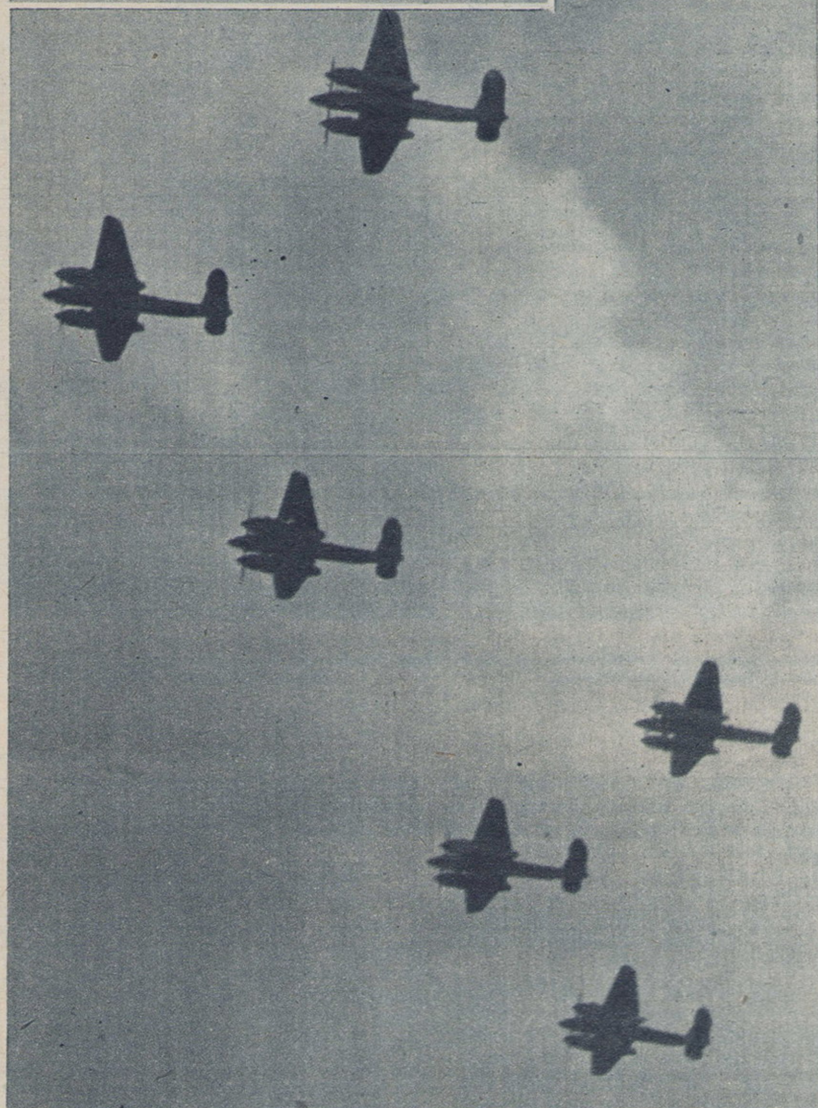
Foto: B. Koszewski (4) i H. Jurko

OFENSYWA KTÓRA PRZYNIOSŁA POLSCE WOLNOŚĆ

KIERUNEK — PÓŁNOC

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

4



Sytuacja meteorologiczna podczas przygotowania operacji nie sprzyjała działaniom lotnictwa obu stron. Radzieckie lotnictwo myśliwskie prowadziło w tym okresie walkę z rozpoznaniem lotniczym przeciwnika, wypierając go na wysokość 12 000 metrów. Lotnictwo rozpoznawcze dokonało zwiadu pasów obronnych przed całym frontem, które wyjawiło ich zdolność obronną i dało perspektywiczny przegląd fotograficzny przedniego skraju. Lotnictwo bombowe prowadziło walkę z transportem przeciwnika powodując silne uszkodzenia stacji kolejowych: Węgorzewo, Olecko, Gołdap, Giżycko. Z transportami kolejowymi bardzo skutecznie walczyły również myśliwce swobodnego polowania.

W nocy na 13 stycznia 1945 roku, w przededniu pierwszego dnia natarcia, samoloty Po-2 niszczyły baterie artylerii i moździerzy oraz siły żywe na kierunku głównego uderzenia. Działały one także na biernych kierunkach w celu wprowadzenia w błąd przeciwnika. **Warkot silników bombowców B-3 „Boston" maskował nocną koncentrację czołgów na pozycjach wyjściowych.**

13 stycznia 1945 roku rozpoczęły natarcie wojska 3 Frontu Białoruskiego, a nazajutrz — wojska 2 Frontu. Pogoda była niezwykle zła; ograniczyło to działalność lotnictwa oraz skuteczność ognia artylerii.

W pierwszej połowie dnia 13 stycznia aktywnych działań lotnictwa nie było. W drugiej połowie, pomimo niesprzyjającej pogody, lotnictwo szturmowe zostało skutecznie użyte do zwalczania niemieckiego zgrupowania czołgów w sile 2 dywizji skoncentrowanego do przeciwnatarcia w odległości 1—2 km od linii styczności bojowej. Zniszczono 42 czołgi i 18 baterii artylerii polowej. **Jedna z formacji lotnictwa szturmowego** zwalczała odwody nieprzyjaciela w odległości 4—6 km od nacierającej piechoty i **zniszczyła do 18 czołgów oraz 25 baterii artylerii i moździerzy.** W tym dniu przy pomocy samolotów Ił-2 i Ił-10 armia szturmowa odparła 10 przeciwnatarć nieprzyjaciela, w sile do 80 czołgów.

Lotnictwo myśliwskie pomyślnie osłaniało walczące wojska od uderzeń nieprzyjaciela z powietrza, który grupami po 25—28 FW-190 usiłował bombardować pozycje wojsk radzieckich. **Przeprowadzono 29 walk powietrznych, w których zestrzelono 25 samolotów nieprzyjacielskich.**

Rezultaty pierwszego dnia uderzenia 3 Frontu były niewielkie; udało się zaledwie wbić w obronę przeciwnika. Rozgorzały zacięte, długotrwałe walki zakończone dopiero 18 stycznia przerwaniem frontu i wyjściem wojsk radzieckich na kierunek Królewca.

Zacięte walki toczyły się i w pasie natarcia wojsk 2 Frontu Białoruskiego, lecz tutaj tempo łamania oporu przeciwnika było nieco wyższe. U schyłku dnia 14 stycznia wojska 3, 48 i 2 armii szturmowej nacierające z przyczółka różańskiego i wojska 65 i 70 armii atakujące z przyczółka serockiego włamały się 3—6 km w głąb obrony Niemców. Ci rzucili natychmiast rezerwy operacyjne (7 dywizję pancerną i pancerną dywizję wyborową „Grossdeutschland"), usiłując zwolnić tempo radzieckiego natarcia, ale bezskutecznie.

Oto, co o **walkach w okolicy Różana nad Narwią mówi Bohater Związku Radzieckiego płk W. Kriuczkow,** myśliwiec-zwiadowca mający za sobą ponad 2 500 wylatanych godzin, 558 lotów bojowych, 118 walk i 11 zwycięstw powietrznych — z tego większość nad Polską.

...Do rzędu swych największych osiągnięć zaliczam szczególnie udaną akcję w rejonie Różana. Toczyły się właśnie zacięte walki w obronie naszego przyczółka nad Narwią. Wróg wytężał wszystkie siły, aby zepchnąć nasze wojska za rzekę. Jednocześnie doszły nas słuchy, że hitlerowcy ściągają sporą grupę czołgów, które najprawdopodobniej natychmiast wprowadzą do walki.

Otrzymałem więc zadanie rozpoznania, gdzie znajdują się owe czołgi. Podano mi orientacyjnie nazwę stacji kolejowej, na której prawdopodobnie zostaną wyładowane.

Przeszukałem stację i jej najbliższe sąsiedztwo, ale czołgów nie było. Nie dałem jednak za wygraną. Badając okolicę wykryłem wreszcie czołgi na skraju lasu, tuż obok linii frontu. Nie zadowoliłem się samym umiejscowieniem ich obecności i zadałem sobie trud policzenia czołgów. Sądziłem bowiem, że i ta informacja będzie równie cenna. Okazało się, że hitlerowcy zmasowali tu 150 czołgów.

Nie zawiodłem się w swoich przewidywaniach. Nasza artyleria i lotnictwo uprzedziły zamiary wroga i zasypały rejon koncentracji czołgów gradem pocisków i bomb. Wykryte przeze mnie czołgi po tym ataku nie były zdolne do udziału w walce. Dzięki temu można było utrzymać przyczółek nad Narwią. Odbierałem wiele gratulacji od kolegów walczących na przyczółku. Później dowiedziałem się również, że w zagajnikach znaleziono 150 pancernych wraków. Cieszyłem się jak dziecko.

...Przypominam sobie także niespodziewane zetknięcie z grupą hitlerowskich bombowców w rejonie Różana. Leciałem wówczas w składzie czwórki Ła-7 z jakiegoś ważnego zadania. Zebraliśmy już komplet danych o rozmieszczeniu odwodów wroga, gdy dostrzegliśmy grupę samolotów z czarnymi krzyżami.

— Zapewne lecą z bombami...

Zaatakowaliśmy pierwszą trójkę. Zaskoczenie było całkowite. Trafiliśmy na niedoświadczonych pilotów, w dodatku lecących bez żadnej osłony. Bomby rzucano w popłochu, byle gdzie. Wszystkie upadły daleko od linii frontu. Nie ponosząc strat zestrzeliliśmy cztery hitlerowskie bombowce, dwa poważnie uszkodziliśmy, a pozostałe w rozsypce powracały nie wykonawszy zadania.

Ofensywa styczniowa w powietrzu

KALENDARZ DZIAŁAŃ POLSKIEGO LOTNICTWA

do 12.I. 1 Polska Lotnicza Dywizja Mieszana w składzie: 1 pku „Warszawa", 2 pnb (pułk nocnych bombowców) „Kraków" i 3 plsz dokonuje rozpoznania terenów przyszłych walk na odcinku Modlin — Warka 80—120 km w głąb. Jednocześnie pułki wchodzące w skład dywizji niszczą na zapleczu składy i magazyny wroga, rozbijają umocnienia i dezorganizują transport.

13.I. 2 pnb „Kraków" przebazowuje się z Woli Rakowskiej na lotnisko w Radzyminie.

14.I. Pułk „Kraków" bombarduje szosę Warszawa — Błonie, bombarduje i ostrzeliwuje niemiecki sztab w Błoniu. Pozostałe pułki z powodu złej pogody nie działają.

15.I. Pułk „Kraków" poluje swobodnie całą noc na szosach prowadzących na zachód od Warszawy.

16.I. Klucz rozpoznawczy pułku „Warszawa" przebazowuje się z Zadybia Starego na lotnisko w Radzyminie i przystępuje do rozpoznania pola walki.
O godzinie 10.00 wchodzą do walki polskie myśliwce i szturmowce, osłaniając przeprawę przez Wisłę i niszcząc ogniem wycofującego się nieprzyjaciela. W nocy pułk „Kraków" bombarduje szosy w rejonie Modlina, Leszna i Błonia; koło Rawy Mazowieckiej niszczy 5 hitlerowskich czołgów.
Kpt. Gaszyn i por. Jakubik strącają prawdopodobnie 1 Focke-Wulfa-190.

17.I. Pułk „Warszawa" osłania przeprawę w Stolicy koło Mostu Poniatowskiego, patroluje nad szosą Warszawa — Błonie i osłania Iły 3 plsz walczące z wycofującym się nieprzyjacielem w rejonie Leszno, Kampinos, Grodzisk Mazowiecki, Gąbin.
Pułk „Kraków" prowadzi normalne nocne działania.
W pierwszych dwóch dniach ofensywy 1 Armii WP (16.—17.I.), pułki 1 PLDM wystrzeliły 42 646 pocisków z działek pokładowych, 114 494 pocisków do KM-ów, zrzuciły 262 230 kG bomb. W wyniku działań zniszczono na pewno 332 działa, 267 samochodów, 18 wagonów i parowozów, unieszkodliwiono około 2 500 niemieckich żołnierzy i oficerów.

18.I. Pułk „Warszawa" patroluje nad Stolicą i razem z 3 plsz dokonuje rozpoznania pola walki na zachód i południe od Warszawy. Iły ochraniane przez myśliwców walczą z powietrza z wycofującym się nieprzyjacielem.
8 pnb „Kraków" bombarduje kolumny hitlerowców na szosach do Łodzi i Kutna.

19.I. Myśliwce „Warszawy" osłaniają pierwszą defiladę w wyzwolonej Stolicy, przeprawę na północ do Warszawy i współdziałają ze szturmowcami.
1 PLDM wyróżniona za udział w wyzwoleniu Warszawy w rozkazie głównodowodzącego Marszałka Stalina.

20.I. Z powodu przesunięcia się frontu na zachód słabnie działanie lotnictwa 1 PLDM. W dniu tym było zaledwie kilkanaście wylotów.
Kpt. Bojew strącił prawdopodobnie 2 samoloty: He-219 i He-111.

21.I. 1 PLDM wykonuje 11 wylotów bojowych. Zniszczono 6 samochodów, 2 działa, unieszkodliwiono około 40 żołnierzy i oficerów.

22.I. 1 plm „Warszawa" i 3 plsz przebazowują się z Zadybia Starego do Sannik.

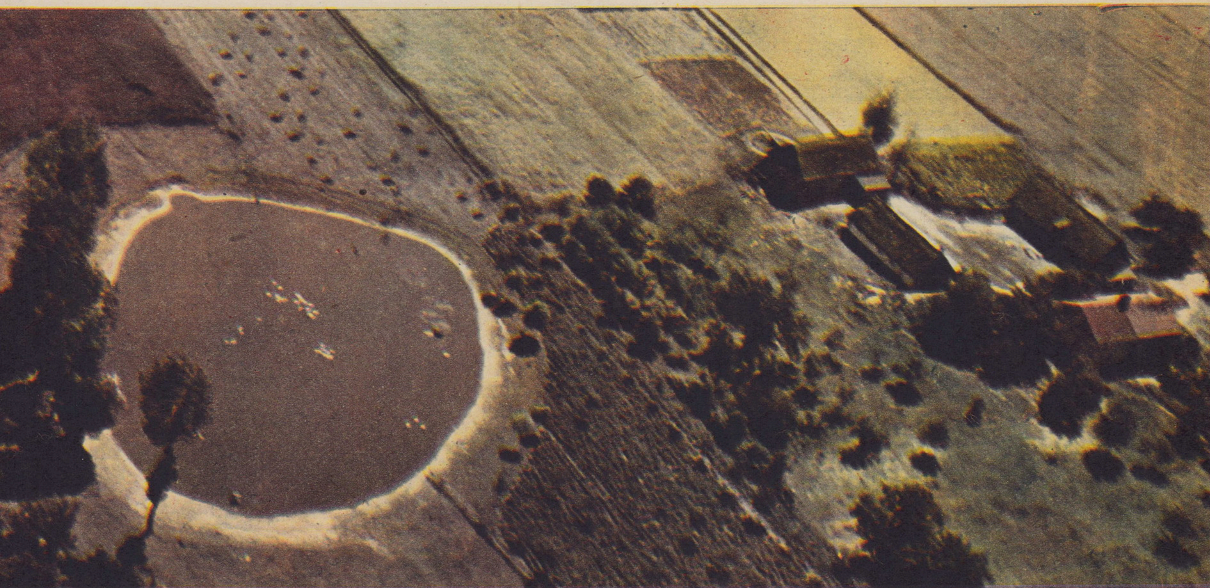
23.I. 2 pnb „Kraków" przebazowuje się z Radzymina do Gaja pod Sochaczewem.

24.I. Pułki z Sannik meldują o gotowości do dalszych działań. Kilka wylotów bojowych.

25.I. Kilka wylotów bojowych.

26.I. Pułk „Warszawa" dostaje nowy sprzęt — samoloty Jak-9. 1 PLDM otrzymuje po wytężonych działaniach kilka dni odpoczynku. (c.c.)

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Laik nic nie rozpozna na tym zdjęciu pod kątem archeologii (poza stwierdzeniem piękna ojczystego krajobrazu). A archeolog? Może ten wycinek terenu kryje w sobie jakieś podziemne tajemnice? Zdjęcie wykonane zostało z samolotu CSS-12 zwykłą kamerą reporterską. Foto: WIESŁAW PRAZUCH

ARCHEOLOGIA NA SKRZYDŁACH

PRZEMÓWIENIE Szeika Abd-el-Rahmana do angielskiego archeologa Layarda brzmiało tak:

„Przede mną ojciec mój i ojciec mego ojca rozbili tu swe namioty... Od dwunastu stuleci prawdziwi wierni — a tylko oni, bogu niechaj będzie chwała, posiadają prawdziwą mądrość — osiedli w tym kraju, a żaden z nich nie słyszał nigdy o jakimś podziemnym pałacu, ani nie słyszeli o nim ci, co byli tu przed nimi. I patrz! Oto przychodzi cudzoziemiec z Zachodu, z kraju odległego o wiele dni drogi, idzie prosto przed siebie na wiadome mu miejsce, bierze laskę, przeciąga linę w jedną stronę, przeciąga linę w drugą stronę. „Tutaj — powiada — jest pałac, a tam — powiada — jest brama" i pokazuje nam to, co przez całe nasze życie leżało pod naszymi stopami, a my nic o tym nie wiedzieliśmy. Cudowne! Cudowne! Czy nauczyłeś się tego z książek, od czarnoksiężników czy od waszych proroków? Mów, o beju! Powiedz mi tajemnicę mądrości!"

Było to w czasach, kiedy odkrywano wiszące ogrody Semiramidy, gdy szukano śladów starożytności pod wzgórzami Nimrud, gdy rodziła się egiptologia i gdy Champolion odczytywał hieroglify. Zawsze archeolog stawał wobec jakiejś pasjonującej zagadki. Schliemann przeczytał Homerowską Iliadę i, wierząc święcie w każde słowo poety, poszedł śladem opisów, aby odnaleźć Troję. Fantastyczny plan, nazywany mrzonką, okazał się jedynym słusznym. Homer wskazał Schliemannowi Troję!

Wszystko, co wiemy o najstarszych dziejach ludzkości, zawdzięczamy archeologom. Po nich dopiero przyszli historycy. I oto reporter „Skrzydlatej" ma szczęście rozmawiać z jednym z tych ludzi, którzy żyją w krainie legend i wykopalisk, zapatrzeni w minione wieki. Jak trafił reporter lotniczego pisma do Muzeum Archeologicznego w Warszawie, jak dotarł do dyrektora tego muzeum, członka Polskiej Akademii Nauk, profesora Zdzisława Rajewskiego?

Na rozpoznanie

Wyznaczono trasy. Wytypywano załogi. Por. pil. Pietraszko z nawigatorem por. Wysokińskim, kpt. Ziołek, por. Baran... Zadanie: lot po trasie i fotografowanie terenów. Rejony: Strzelno k/Mogilna, jezioro Pakowskie, Nakło, Budzistowo k/Kołobrzegu i Kędrzyno w okolicach Kołobrzega, Ujście, a także brzegi jeziora Gopło. Zadanie trzeba wykonać bardzo dokładnie, aby Polska Akademia Nauk nie myślała źle o lotnikach wojskowych.

Załogi wystartowały, zadanie wykonano. Wywołano zdjęcia i w laboratorium przyglądano się odbitkom z ciekawością. Szukano śladów jakichś ruin, kurhanów, grodów. Cóż bowiem innego interesować może pracowników Instytutu Historii Kultury Materialnej PAN? Ale na zdjęciach nic takiego nie znaleziono.

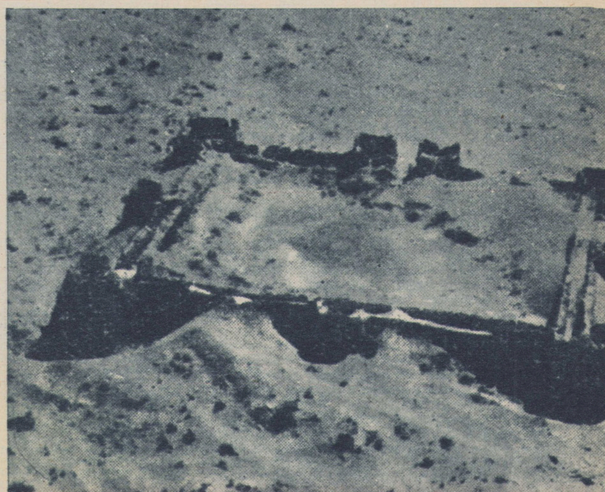
Gdy reporter odwiedził oddział wykonujący te niezwykłe, jak na lotnictwo bojowe, zadania — powiedziano mu, że pułk otrzymał specjalne podziękowanie od archeologów za sumienne wywiązanie się z zadania. Zdjęcia leżą w pałacu Działyńskich w Poznaniu. Ale w dalszym ciągu nikt w jedn. nie wiedział, co było na zdjęciach. Więc reporter „Skrzydlatej" udał się do Polskiej Akademii Nauk. Tu skierowano go do prof. Rajewskiego. Wynik rozmowy był nieoczekiwany.

— Chciałbym jakoś zrewanżować się lotnikom za ich trud — powiedział profesor. — Nie mogę tego zrobić inaczej, jak przyjść do nich z prelekcją. Gdybyście to załatwili...

Kierownik klubu przy oddziale, z którego piloci latali na śmigłowcach z archeologami, zawiadomił lotników, że prof. Rajewski ma im coś do powiedzenia. Tak doszło do spotkania lotników z dyrektorem Muzeum.

O czym mówił profesor?

Trudno jest streścić prelekcję. Profesor mówił o balonach i bitwie pod Grunwaldem, o śmigłowcach i osadzie sprzed 2 500 lat, o fotografach, fotografiach i skarbach ukrytych w ziemi, o wyższości śmigłowca nad... odrzutowcami i wielu innych pasjonujących sprawach, których słuchać można bez przerwy, a każde zdanie jest czymś nowym i niesłychanym.



Jedna z fortyfikacji starożytnego Chorezmu (Azja), widoczna z samolotu. Ruiny są częściowo przysypane piaskiem pustynnym.

— Znajdujemy w ziemi ślady starych kultur, bo nasi prapradziadowie nie znali... śmietników.

Wiadomość ta dla archeologa jest szalenie ważna i ona właśnie wyznaczyła rolę lotnictwa w pracach archeologicznych. Odpadki jedzenia, nawóz — pozostawały w miejscu zamieszkania, nawarstwiały się, mieszały z glebą. A gdy po kilku setkach lat osada znikła z powierzchni ziemi i miejsce, w którym stała, zaorano — pozostała na polu ciemna plama o kształcie osady. Plama niewidoczna z ziemi. Dopiero gdy człowiek się wzniesie na pewną wysokość — widzi ją. A gdy pole pokryje się zielonym zbożem — w miejscu osady rośliny rosną lepiej, są intensywniej ubarwione. Wystarczy zrobić zdjęcie i już wszystko wiadomo.

— Zawdzięczamy lotnictwu możliwość przeprowadzenia inwentaryzacji interesujących nas obiektów — mówił profesor. — To jest bardzo ważne. Pełna inwentaryzacja pozwala nam wyznaczyć program badań archeologicznych, program rozwiązywania pasjonujących zagadek. Nieprawdą jest bowiem, jako byśmy wiedzieli już wszystko o naszej przeszłości...

Dotyczy to tak samo czasów najstarszych, jak i tych, z których zachowały się zapiski. Nie wiadomo na przykład, dlaczego w pewnym okresie zaprzestano palić zwłoki zmarłych i później wznowiono obrzęd. Tak samo jak nie wiadomo, w którym miejscu Krzyżacy przed bitwą pod Grunwaldem rozbili swój obóz.

Kpt. Korycki latał z archeologami śmigłowcem nad terenem bitwy grunwaldzkiej. Dotychczas nie odnaleziono śladów obozowiska. Ale stwierdzono inne ważne rzeczy. Na przykład wielkiego mistrza Ulrika von Jungingena zabił w bitwie prosty żołnierz, a nie jakiś sławny rycerz.

Więcej niż godzinę mówił profesor o tym, jak chowano skarby, zginano miecze, jak rodziły się legendy. Archeologowie odkryli pochodzenie legend o tym samym wątku: o kościołach i krużgankach ukrytych w głębinach jezior.

— To było w Biskupinie. Gdy rekonstruowaliśmy grodziszcze, koledzy archeologowie pozwolili sobie na żart. Związali ze sobą kilka butelek napełnionych wodą do różnej wysokości, zakorkowali mocno i wrzucili do wody. Fala poniosła je przez jezioro. Za kilka dni okoliczna ludność stwierdziła, że znów z dna odezwały się dzwony zatopionego ongiś kościoła. Tak odżyła jeszcze raz ludowa legenda.

Jeszcze o lotnictwie

— Dla naszych potrzeb najdogodniejszy jest oczywiście śmigłowiec. Leci pomalutku, wyląduje gdzie trzeba...

Ale i samoloty przydają się. Kiedyś prof. Rajewski latał balonami. Śmigłowców jeszcze nie było w Polsce i archeolog mógł korzystać z samolotów i balonów. W ten sposób lotnictwo pomogło w całkowitym rozpoznaniu i w sporządzeniu dokumentacji słynnego grodu w Biskupinie, odnalazło nieznane dotychczas kurhany i osady, a nawet jeden most... na samym środku łąki. Musiało tu być kiedyś bagno.

Wielka to i pożyteczna praca. Lotnicy pracą swą jeszcze raz stwierdzają polskość ziem w okolicach Kołobrzegu i Ujścia.

★

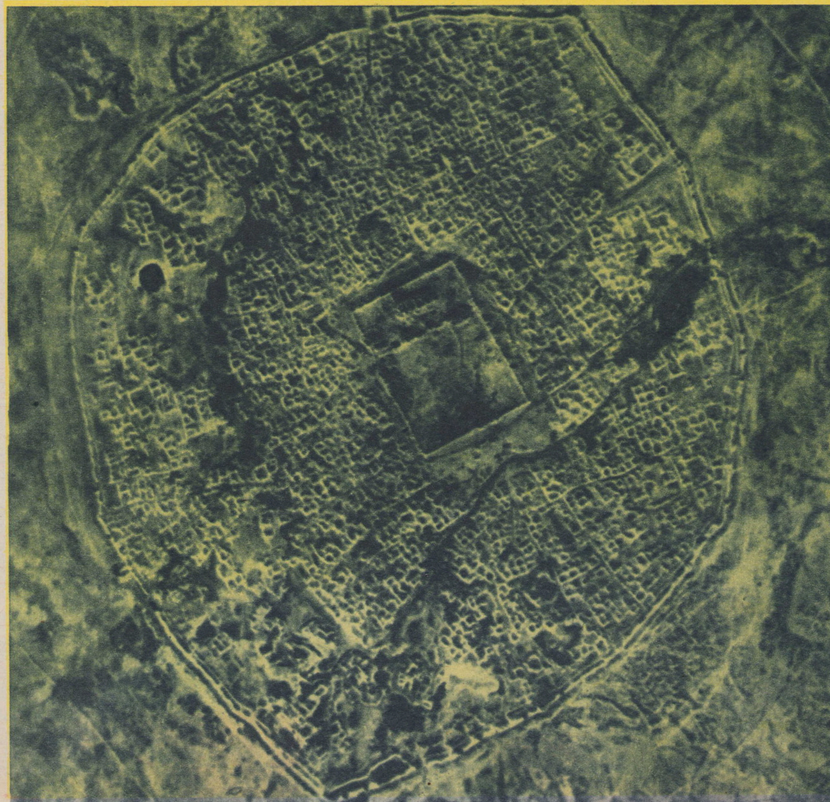
Każdy po swojemu patrzy na powierzchnię ziemi. Pilot i nawigator obserwują ją, by móc trafić do celu swej podróży. Nie zwracają uwagi na regularne, geometryczne figury w ukształtowaniu ziemi, powstałe w sposób tajemniczy. Nie próbują ich nawet poznać. Od tego jest archeolog, uciekający się do wszystkich możliwych sposobów. Chce odczytać wszystko, co mówi ziemia. I ceni pomoc lotnika.

BOHDAN KAZNOWSKI



Zdjęcie lotnicze dawnego rzymskiego miasta w Tunisie. Foto: Archiwum

Tak wyglądają, sfotografowane z samolotu, ruiny starożytnego miasta Hatra w Iraku, między rzekami Tygrys i Eufrat. W środku widoczny jest plac centralny i resztki świątyni. Całe miasto otaczają mury obronne. Foo: Hunting Aerosurveys





ALARM!

OSTATNIO otrzymałem taki list z Inspektoratu Oświaty w Nowym Tomyślu, będący kopią pisma wysłanego do Aeroklubu Poznańskiego.

— Prezydium Powiatowej Rady Narodowej, Inspektorat Oświaty, w Nowym Tomyślu prosi o wyjaśnienie sprawy zaopatrywania nowo powstałych Kółek Modelarzy Lotniczych w potrzebne narzędzia i materiały. Donosimy, że nauczyciel Janusz Pacholak w miesiącach wakacyjnych ukończył kurs instruktorów modelarstwa lotniczego III stopnia, gdzie zapewniano go, że do końca września 1959 r. otrzyma dla swego kółka szafę narzędziową oraz stojak z deskami montażowymi. Zaraz też przystąpił do organizowania modelarni na terenie miasta Nowego Tomyśla, mając zapewnienie otrzymania odpowiednich przyborów do prac. W wymienionej sprawie został delegowany do Ośrodka Modelarzy Lotniczych w Poznaniu, gdzie otrzymał zestawy modeli szybowców typu: „Filutek”, „Żaczek” i „Jaskółka”.

Po wykonaniu dwóch pierwszych oraz kadłuba „Jaskółki”, praca stanęła na martwym punkcie z powodu braku desek montażowych oraz narzędzi, bo dotychczas posługiwano się dosłownie najprostszymi przyborami. Dlatego też prosimy o wyjaśnienie powyższej sprawy oraz otoczenie modelarni opieką tym bardziej, że jest to pierwsza tego typu placówka na terenie naszego powiatu.

Inspektor Szkolny
(—) EDWARD GOŁĄBEK

List ten powinien dać dużo do zastanowienia władzom aeroklubowym, aby sprecyzowały swoje stanowisko odnośnie pomocy szkolnym modelarniom.

Redaktor KLM

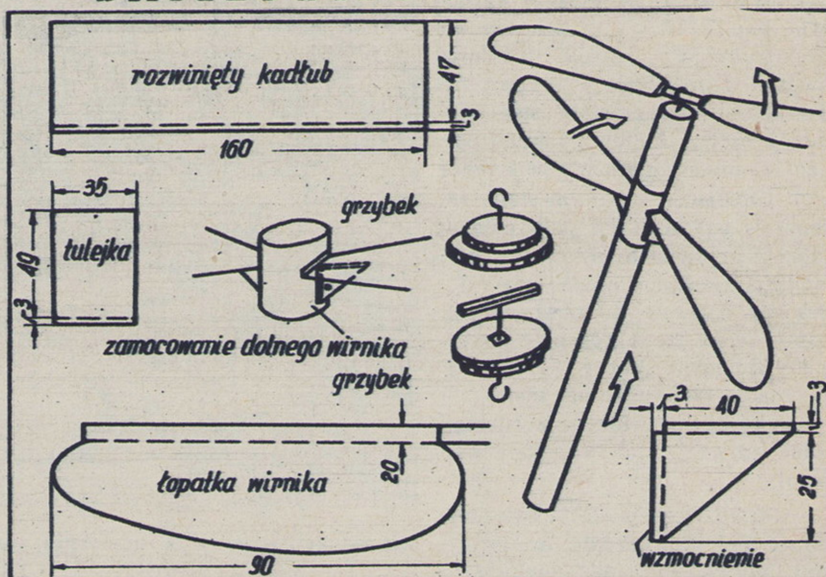


NAJNOWSZE SAMOLOTY WOJSKOWE

Opracowali Z. Gorzucki i R. Misztalewicz. Wydawnictwo MON. Warszawa 1959. Wydanie I. Nakład 5 000 egz. Str. 336, rys. i fot. 324. Cena zł. 20.—

Książka jest przeglądem katalogiem samolotów wojskowych Stanów Zjednoczonych, Anglii, Francji, Kanady, Włoch, Szwecji, Holandii, Hiszpanii oraz Szwajcarii. Uwzględnione zostały w niej wszystkie państwa zachodnie posiadające własny przemysł lotniczy. Obok samolotów pozostających na uzbrojeniu armii państw zachodnich zamieszczone zostały również dane o niektórych konstrukcjach doświadczalnych (np. holenderski śmigłowiec NHI H2 z nieobudowaną kabiną) związanych z przyszłym rozwojem lotnictwa wojskowego na Zachodzie.

ŚMIGŁOWIEC Z KARTONU



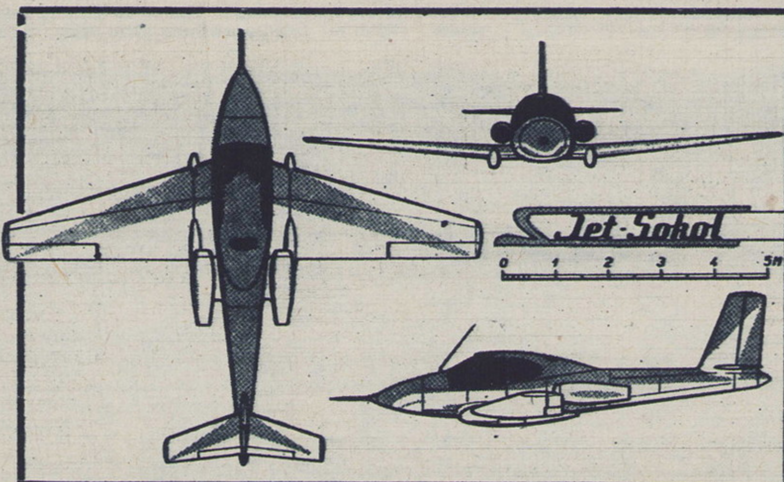
JEDNYM z prostszych modeli latających dla początkującego modelarza jest śmigłowiec konstrukcji kartonowej. Śmigłowiec zaopatrzony jest w dwa wirniki: jeden przymocowany jest na stałe do kabłuba, a drugi obraca się napędzany pasmem gumy umieszczonej w kadłubie.

Kadłub zwinięty jest z paska kartonu i sklejony. Wirniki również wycięte są z kartonu z tym, że wirnik górny osadzony jest na drewnianej piaście, przez którą przechodzi ośka zakończona haczykiem. Kadłub zamknięty jest grzybkiem korkowym z umocowanym doń haczykiem służącym do zaczepienia gumy napędowej (2 pasma gumy o przekroju 1 x 4 mm). Gumę nakręcamy górnym wirnikiem wypuszczając następnie model w powietrze.

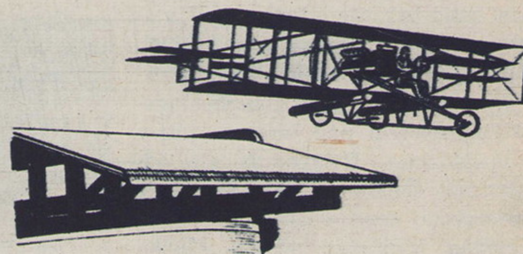
Ze względu na małą moc silnika i słabą konstrukcję modelu najlepiej wypróbować go w pomieszczeniach zamkniętych lub na dworze podczas bezwietrznej pogody.

ODRZUTOWY „SOKOL”?!

Grudniowy numer z 1959 r. czechosłowackiego czasopisma „Kridla vlasti” przynosi szkic samolotu turystycznego z napędem odrzutowym o nazwie „Jet-Sokol”. Samolot bardzo oryginalny. Niestety, jak wynika z tekstu, był to tylko żart redakcji, gdyż o takim samolocie na razie w przemyśle czechosłowackim — cicho. Niżej podajemy żartobliwy projekt, ku uwadze także naszych konstruktorów, bo żarty żartami, a lekki samolot odrzutowy czeka swej realizacji.



PIERWSZY START Z POKŁADU STATKU



Kiedy nastąpił pierwszy start samolotu z pokładu statku? Z takim pytaniem zwrócił się do nas M. Miłoszew z Tczewa. Otóż pierwszy start z pokładu USS „Birmingham”, na którym zbudowano specjalną rampę, odbył się w roku 1910. Pilotem samolotu był Amerykanin Eugene Ely.

KĄCIK FILATELISTY



Śliczną serię sportową wydała pod koniec 1959 r. poczta radziecka. Obejmuje ona cztery wartości, z czego dwie poświęcono tematyce lotniczej. Znaczek za 10 kop. przedstawia śmigłowiec Mi-1 natomiast znaczek za 60 kop. skoczka spadochronowego w momencie skoku. Na dalszym tle widać otwarte spadochrony. Pozostałe dwa znaczki poświęcone są sportowi motocyklowemu oraz tak modnemu dzisiaj pływaniu z płetwami i aparatem tlenowym.



WŁADIMIR KOKKINAKI, radziecki pilot doświadczalny.

W listopadzie 1935 r. ustanowił nieoficjalny światowy rekord wysokości 14 575 m na zwykłej seryjnej maszynie I-15. Włoch Donati miał w tymże roku zatwierdzony przez FAI rekord 14 433 m na specjalnie zbudowanym dwupłacie CAPRONI. Związek Radziecki nie należał jednak wówczas do FAI, a wynik osiągnięty przez Kokkinakiego jako rekord nie był uznany ze względu na brak koniecznego minimum przewyższenia — 200 metrów od poprzedniego rekordu.

W roku następnym na samolocie CWK-26 z dwoma silnikami M-85 800 KM (konstrukcji Iljuszyna) Kokkinaki ustanowił w okresie czerwca—września pięć rekordów wysokości z obciążeniem użytecznym M. in. z ciężarem użytecznym 500 kG osiągnął wysokość 12 816 m z ciężarem użytecznym 2 000 kG — 11 005 m. Warto dodać, że na tej dwusilnikowej ciężkiej maszynie Kokkinaki wykonywał niektóre figury wyższego pilotażu np. pętlę.

Kokkinaki był także doskonałym pilotem długodystansowym. W 1938 wykonał jednoetapowy przelot Moskwa—Władywostok, a w rok później Moskwa—Miiskay (Kanada) w 22 h 56'.

J. KĘDZ.



TURECKA KARIERA MYŚLIWCA PZL P-24

Inż. WILHELM GIBAŁKA (2)

Sprawa wyborów kandydatów na instruktorów (rzemieślników) była załatwiona nie według mojej propozycji. Z trudem udało mi się otrzymać dwóch rzemieślników I klasy, jednego II klasy i dwóch III klasy. Ten skromny personel instruktorski w osobach: Edmunda Bojanko, Jerzego Łuszczyńskiego, Zygmunta Retelskiego, Leopolda Trzonkowskiego i Stanisława Paprockiego, przeznaczony do budowy licencyjnej musiał posiadać komplety szablonów do geometrii kadłuba, skrzydeł, i usterzeń. Zakłady PZL jednak tego nie przewidywały. Braki tych szablonów uniemożliwiałyby wykonywanie robót od samego początku. Toteż moja brygada instruktorska wzięła się z zapałem do roboty i w ciągu zaledwie 10 dni wykonała całą geometrię (około 800 szablonów) na blachach aluminiowych grubości 0,5 mm i to bez dokumentacji.

Dalsze trudności (tym razem administracyjne) i wreszcie — wyjazd

We wszystkich sprawach, związanych z licencją dla Turcji musiałem postępować samodzielnie, gdyż ze strony dyrekcji PZL nie miałem żadnej pomocy; nawet nie zaakceptowano wyjazdu mej żony i ośmioletniej córki, które postanowiłem zabrać ze sobą, gdyż wyprawę turecką planowano na jeden rok.

Jak się później okazało — przyjazd rodziny był bardzo dobrym posunięciem, bo Turkom w Tayyare Fabrikasi bardzo się podobało... i za przejazd mojej rodziny zapłacili bez żadnych kwestii.

Wyciągnęli oni z tego taki wniosek, że skoro przysłany szef polskiej grupy przywozi ze sobą z tak odległego kraju rodzinę, to musi on się dobrze znać na budowie pezetelowskich myśliwców.

Większość Turków ustosunkowała się do mnie bardzo życzliwie. Po moim przyjeździe do Istambułu firma ekspedycyjna Dabkowitz-Galata dała mi pomoc pieniężną dla kontynuowania mej dalszej podróży do Ankary. Firma zajmowała się ekspedycją PZL-24.

Akcja PZL odbywała się w Turcji w dwóch miejscach. W Eskiszechir — tureckim ośrodku lotniczym były przyjmowane przysyłane z Warszawy gotowe myśliwce. Roboty zdawcze prowadził inż. Riess (zginął na początku wojny). Licencyjną budowę kompletnych myśliwców prowadzono w Kayseri pod moim kierownictwem.

Kayseri — siedziba Tayyare Fabrikasi

Miasto Kayseri było przed epoką rzymską stolicą państwa Kapadokii i nazywało się wtedy Mazaka. Państwo to zostało rozbite przez Rzymian i odbudowane jako Kayseri. W Kayseri mieszkało około 60 000 ludzi. Miasto to posiadało jedną główną ulicę. Ilość i jakość sklepów — tak jak w naszym Grójcu. W tej to mieścinie mieliśmy spędzić jeden rok. Moja żona była przerażona, ale wytrzymaliśmy wszyscy. Wiktuały sprowadzaliśmy pocztą z Istambułu (około 800 km odległości).

Kayseri leży u podnóża wysokiej góry, najwyższej w Małej Azji, Erdżius Dah — 3 869 metrów nad poziomem morza. Dawny wulkan o 4 kraterach, który za rzymskich czasów jeszcze działał — świadczy o tym ogromna ilość lawy w bryłach o ciężarze około 100 kG rozrzuconych dookoła wulkanu w promieniu blisko 70 km. Z lewej strony wulkanu, patrząc od strony Kayseri, znajdują się dwie bliźniacze góry Ali Dahu o wysokości około 2 000 m; z przeciwnej strony znajduje się grzbiet górski.

Opisany kompleks górski posiada podobno wielkie znaczenie strategiczne. Między tymi górami znajduje się lotnisko i zakłady lotnicze. Ciekawostką Kayseri są dawne akwedukty rzymskie, które sprowadzają wodę z okolicznych gór. Pomimo kilku ładnych wieków istnienia są wciąż w ruchu i działają do dziś. Woda w Turcji jest dużym problemem. W końcu czerwca kończą się deszcze. Zboża chlebowe już nie potrzebują dużo wody, ale warzywa muszą być sztucznie nawadniane. Przy rozdziale wody często powstają spory i bójki. W prywatnych gospodarkach nie ma studzien. Instytucje komunalne posiadają 3 studnie artezyjskie. Woda do picia jest tu sprzedawana w balonach, w sklepach.

Jeszcze przed moim odjazdem z Ankary do Kayseri, po rozmowie z przedstawicielem PZL na Turcję — Hayri Beyem, udaliśmy się razem do ówczesnego szefa lotnictwa tureckiego pułkownika Dżelala i jego doradcy technicznego inż. Stephana (byłego dyrektora zakładów Fokkera w Niemczech). Przedstawiłem tu szczegółowo problem przyrządów, że dotrzymanie terminu w wyznaczonym planie produkcji zależne jest od wprowadzenia zmian w konstrukcji przyrządów i ilości potrzebnych obrabiarek, z którą to sprawą jeszcze się nie zapoznałem, bo w Kayseri dotychczas jeszcze nie byłem.



Fragment starożytnych budowli w Kayseri.

Szef lotnictwa był bardzo niezadowolony, gdy się dowiedział, że przygotowane w licencji rysunki przyrządów w bardzo dużej mierze nie nadają się do małej serii, a przyrządy dla dużej serii byłyby bardzo pracochłonne. Po wyczerpującej dyskusji Turcy zgodzili się z przedstawionymi przeze mnie wywodami i upoważnili mnie do robienia zmian w konstrukcji przyrządów według mego uznania.

Po załatwieniu moich spraw technicznych udałem się do ambasady polskiej w Ankarze. Budynek ambasady swoim stylem przypominał szlachecki dworek, zaś wiślany białodrzew rosnący w dużej ilości w parku — krajobraz polski.

Miałem trudności w uzyskaniu rozmowy z ówczesnym ambasadorem. Musiałem poprzestać na rozmowie z sekretarzem, który przyjął mnie niezbyt przyjemnie, a gdy się dowiedział jakim zadaniem zostałem obarczony, wpadł w zakłopotanie. Ażeby usprawiedliwić swoje zdenerwowanie, opowiedział mi o dwóch polskich przedsięwzięciach, jakie miały miejsce w Turcji. Jedno — w budownictwie i drugie — w spirytusie. Oba te przedsięwzięcia skończyły się skandalem i stratą dużym sum pieniężnych dla Polski. Jeśliby nasze przedsięwzięcie lotnicze, jako trzecia impreza, nie udało się, to Polacy nie będą mogli ze wstydu pokazywać się w Ankarze. Zapewniłem sekretarza, że musi nam się udać i że pod moim kierownictwem wybudowano dotąd około 500 myśliwców PZL.

Wizyta w ambasadzie zrobiła na mnie przykre wrażenie; widocznie nie mają zaufania do mojej osoby, a łączenie poprzednich działalności polskich przedsiębiorstw prywatnych obliczonych na zysk z przedsiębiorstwem państwowym (PZL) obliczonym przede wszystkim na prestiż — nie było słuszne. Obiecałem sekretarzowi przysyłać co miesiąc sprawozdanie o postępie prac i prosiłem go, ażeby co trzy miesiące przyjeżdżał do Kayseri.

Do Kayseri przybyłem 23 października 1936 roku sam, bez moich pracowników. Było jeszcze bardzo ciepło (około 30°C). Moje miejsce pracy było jedną z hal Junkersa, całkowicie przeznaczoną do robót montażowo-ślusarskich. Inne prace miały być wykonywane w odpowiednich działach i warsztatach.

Na wstępie muszę zaznaczyć, że w Tayyare Fabrikasi (Tayyare — po arabsku — samolot) nie budowano dotąd seryjnie żadnych metalowych płatowców. Wśród personelu było 5 rzemieślników i 3 majstrów, którzy posiadali praktykę zagraniczną w budowie samolotów. Fachowcy tureccy, którzy wyjechali do PZL na praktykę, jeszcze nie wrócili.

W fabryce były tylko 3 komplety rysunków części naszego samolotu, poza tym żadnej innej dokumentacji nie było. Materiał do wykonywania części nadchodził, ale brakowało sporo blach duralowych. Dostałem polecenie od władz wykonania szczegółowego spisu przysłanych i brakujących materiałów. Następnie sprawdziłem stan ilościowy obrabiarek. Były duże braki, piec do hartowania duralu okazał się za niski, nie mieścił się w nim segment pierścienia Townenda.

Ujawnienie niemieckiej brygady „Gotha"

W Tayyare Fabrikasi zastałem niespodziankę, a mianowicie obok hali Polaków, w hali sąsiedniej, budowano seryjnie niemiecki samolot szkolny „Gotha" o konstrukcji niemieckiej.

Stan przysłanego materiału, obrabiarek oraz urządzeń technicznych przedstawiał się niezbyt dobrze. Żadnych robót przygotowawczych nie było, zaś przed moim przyjazdem oddział PZL w ogóle nie istniał. Oddział „Gotha" był już uruchomiony, pracowało tam około 50 pracowników nad przyrządami, pod dozorem niemieckich instruktorów.



Pierwszy myśliwiec PZL P-24 A wyprodukowany w Turcji, oglądany z zainteresowaniem na lotnisku w Kayseri.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

TRAGEDIA

„MAKSYMA GORKIEGO"

18 MAJA 1935 ROKU O GODZINIE 12.45 W REJONIE CENTRALNEGO LOTNISKA W MOSKWIE WYDARZYŁA SIĘ JEDNA Z NAJWIĘKSZYCH KATASTROF LOTNICZYCH LAT TRZYDZIESTYCH: NASTĄPIŁO ZDERZENIE SAMOLOTU-OLBRZYMA „MAKSYMA GORKIEGO" Z MAŁYM SAMOLOTEM SZKOLNYM. ZGINĘŁY ZAŁOGI OBU SAMOLOTÓW I 36 PASAŻERÓW „MAKSYMA GORKIEGO". WYPADEK SPOWODOWAŁ PILOT BŁAGIN, KTÓRY WBREW ZAKAZOWI WYKONYWAŁ FIGURY AKROBACJI ZBYT BLISKO GIGANTA. DANE TECHNICZNE GIGANTA, CHOĆ NIE WYDAJĄ SIĘ DZISIAJ „GIGANTYCZNE", TO JEDNAK BUDZĄ PODZIW. POCHODZĄ PRZECIEŻ SPRZED 25 LAT: ROZPIĘTOŚĆ — 63 M, DŁUGOŚĆ KADŁUBA — 32,5 M, CIĘŻAR W LOCIE 42 TONY, 8 SILNIKÓW O ŁĄCZNEJ MOCY 7 000 KM. PONIŻEJ DRUKUJEMY SZCZEGÓŁY TEJ KATASTROFY OPRACOWANE PRZEZ **BOGUSŁAWA KITZMANA**. **REDAKCJA**



J. W. Michiejew przy sterze „Maksima Gorkiego" w czasie lotu.

JUBILEUSZ czterdziestolecia pracy pisarskiej Maksyma Gorkiego uczczono przez wybudowanie samolotu-giganta noszącego imię wielkiego pisarza. Konstrukcji i budowy płatowca podjął się CAGI pod kierownictwem profesora Tupolewa. Na to kosztowne przedsięwzięcie zebrano 8 milionów rubli wśród czytelników prasy partyjnej — samolot służył zresztą celom agitacji i propagandy. Władze partyjne, zachęcone sukcesami „Maksyma Gorkiego" na tym polu, poleciły utworzyć całą eskadrę propagandową imienia Maksyma Gorkiego. W skład jej weszło około trzydzieści dużych samolotów różnej mocy, wśród nich 36-miejscowa „Prawda" ANT-14. Flagowym statkiem powietrznym tej eskadry i jej dumą był „Maksym Gorkij".

„Maksym" był największym ówczesnym samolotem lądowym na świecie. Na swym pokładzie woził komplet redakcyjny, drukarnię z rotacyjną maszyną, która umożliwiała wydawanie 8 tysięcy ilustrowanych ulotek na godzinę oraz drukowanie gazet. Laboratorium fotograficzne, pomieszczenie dla projekcji filmów, automatyczna telefoniczna stacja na 16 numerów, nadawczo-odbiorcza aparatura radiowa i prawdziwa mała elektrownia na pokładzie — oto dalsze urządzenia samolotu-olbrzyma. Osobliwym urządzeniem był ponadto tak zwany „głos z nieba", to jest megafon ze specjalnym wzmacniaczem, przeznaczony do informowania ludności podziwiającej niezwykły samolot z ziemi.

Dla wygody pracujących i podróżujących na pokładzie samolotu przewidziano bufet, bibliotekę, miejsca sypialne, pomieszczenia dla pracowników redakcji i salon dla odpoczynku.

Cały ten samolot-gigant wraz z ludźmi i wszystkimi urządzeniami zamienił się w stertę bezkształtnych szczątków.

A oto jak wydarzyła się katastrofa. Dnia 17 maja 1935 r. o godzinie 17 trzej piloci otrzymują rozkazy lotu w pokoju operacyjnego centralnego lotniska w Moskwie. Dwaj z nich jutro o tej porze nie będą już żyli: I.W. Michiejew — pilot „Maksyma" i N.P. Błagin. Trzeci, W.W. Rybuszkin, nie przypuszcza teraz, że otrzymuje właśnie najlepsze miejsce dla obserwacji tragedii jaka się jutro wydarzy, że zobaczy katastrofę z bliska, lecąc do ostatniej chwili przy „Maksymie Gorkim".

POSŁUCHAJMY co mówi Rybuszkin: „Błagin miał lecieć z prawej strony „Maksyma Gorkiego" dla uwidocznienia różnicy w rozmiarach samolotów. Mój rozkaz lotu polecał mi zabranie na pokład operatora filmowego i towarzyszenie „Maksymowi" z lewej strony".

Przed samym startem Michiejew spotkał Błagina i uprzedził go:

— Tylko nie rób żadnych figur, jeszcze wpakujesz się w mój samolot, trzymaj się daleko!

— Cóż to, myślisz, że jestem dzieckiem? — obruszył się Błagin. — Piętnaście lat już latam.

Na kilka sekund przed katastrofą.



Po starcie, zgodnie z rozkazem, Błagin leciał z prawej strony, ja zaś trzymałem się z lewej. Po dwóch kręgach „Maksym" wykonał zakręt w lewo i wziął kurs na lotnisko. Wtedy Błagin lecący wciąż po prawej stronie wykonał wbrew zakazowi beczkę w prawo i po wyprowadzeniu znalazł się jeszcze dalej w prawo od „Maksyma". Ujrzałem następnie jak przeszedł na lewą stronę i sam wzniosłem się nieco wyżej odchodząc przy tym daleko w lewo, bo spodziewałem się, że Błagin wykona beczkę w lewo i zniesie go z kolei w lewo. Tymczasem Błagin zwiększył prędkość, wysunął się do przodu i zaczął wykonywać nową figurę. Nie dokończył jej, bo po wyrwaniu samolotu do góry stracił prędkość i przepadając uderzył w prawe skrzydło „Maksyma Gorkiego" w okolicy środkowego silnika.

Zderzenie rozbiło prawdopodobnie zbiorniki oleju, bo zobaczyłem kłęby czarnego dymu. Silnik samolotu Błagina przebił górne i dolne pokrycie skrzydła i złamał dźwigar.

„Maksym Gorkij" przechylił się w prawo, szczątki szkolnego samolotu zaczęły opadać na ziemię, a „Maksym" leciał jeszcze około piętnastu sekund przechylając się coraz silniej w prawo. Wreszcie samolot pochylił się wyraźnie w dół i zobaczyłem jak odpada od niego część prawego skrzydła i tylna część kadłuba z usterzeniem. Samolot przeszedł w pionowy lot nurkowy, uderzył w niewielkie skupisko drzew sosnowych, zniósł kilka drzew i rozbił się doszczętnie o ziemię.

Zmniejszyłem obroty i na zdławionym silniku zacząłem dość stromo schodzić nad miejscem wypadku. W tej samej chwili poczułem jak operator filmowy chwyta mnie za gardło. Przesunąwszy się do przodu zaczął mnie dusić i ciągnąć do tyłu, w kierunku swojej kabiny. Straciłem panowanie nad sterami, samolot wszedł w korkociąg.

Zmuszony byłem uderzyć operatora w twarz. Opadł na swoje miejsce i nie ruszał się aż do końca lotu.

Nad miejscem katastrofy wykonałem dwa okrążenia, poczem odszedłem do lądowania".

Po wypadku okazało się, że jeszcze jeden pilot może w pełni potwierdzić sprawozdanie z lotu Rybuszkina. W ślad za „Maksymem" leciał pilot Czułkow prowadząc samolot ANT-14 „Prawda" z 35 pasażerami na pokładzie. Widział on przebieg katastrofy, widział śmierć swego dawnego instruktora Michiejewa. Nie mógł lądować od razu obawiając się wpaść na ludzi biegnących na miejsce wypadku. Nabrał wysokości i dopiero po wykonaniu dodatkowych kręgów wylądował.

Inni świadkowie katastrofy opowiadają o rozdzierających scenach jakie odbywały się na lotnisku. Wśród pasażerów zginęło wielu przodujących pracowników CAGI, żony i dzieci niektórych z nich, między innymi Anna Mirkina-Izrajlewa, żona komendanta CAGI.

Aby wypełnić z nawiązką lukę po stracie „Maksyma Gorkiego", Komitet Centralny WKP(b) polecił wybudować trzy samoloty tego samego typu i o tych samych wymiarach jak „Maksym-Gorkij".

Tragedia „Maksyma Gorkiego" stała się sygnałem do zwiększenia dyscypliny i bezpieczeństwa w powietrzu. Dzisiaj, po 20 latach, walka o bezpieczeństwo w powietrzu jeszcze trwa — warto nieraz przypomnieć stare dzieje, jeśli pomoże to walce z lekkomyślnością i brakiem odpowiedzialności.

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

SZYBOWCE W WALCE

RYSZARD KACZKOWSKI

Żółty plan

Pod koniec grudnia 1939 r. Hitler akceptuje plan ataku na Francję. Plan ten, noszący kryptonim „Fall Gelb" (Żółty plan) przewidywał: Główne natarcie poprzez Belgię i Holandię, celem ominięcia francuskich fortyfikacji linii Magino't'a, okrążenie angielskiego korpusu ekspedycyjnego i przyparcie go do morza, a jednocześnie rozbicie armii francuskiej kilkoma klinami pancernymi.

Główną rolę w ataku miało odegrać lotnictwo, w skład którego wchodziły nowoutworzone jednostki specjalne wojsk spadochronowych. Ten nowy rodzaj broni, tworzony w ścisłej tajemnicy od szeregu lat pod przysłonką cywilnych organizacji sportowych i aeroklubów, stanowić miał główną siłę błyskawicznego opanowania terenu z powietrza na tyłach armii belgijsko - francuskiej. Atak wyznaczono na początek stycznia 1940 r. Zawodzą jednak warunki meteorologiczne, wykluczające użycie lotnictwa.

Wreszcie, 9 stycznia, pogoda poprawia się na tyle, że Führer wyznacza dzień ataku 17 stycznia. Dnia 10 stycznia 1940 r. do wszystkich jednostek skierowano tajne rozkazy ataku, lecz zdarza się coś, co odsuwa zamierzenia Sztabu III Rzeszy na późniejszy termin. Tego właśnie dnia oficer, mający zawieźć rozkazy do dowództwa dywizji spadochronowej — startuje wbrew przepisom z kolegą pilotem z lotniska Muenster (w Westfalii) do Bonn, na samolocie Messerschmitt H-108 „Tajfun".

Łamie on tym samym rozkaz zabraniający przewożenia tajnych pism i rozkazów drogą powietrzną. Samolot wchodzi w gęstą mgłę, błądzi i wobec braku paliwa ląduje na nieznanym terenie... blisko Liége w Belgii.

Załoga, spostrzegłszy omyłkę, zaczyna niszczyć dokumenty. Mimo to niedopalone fragmenty wpadają w ręce władz belgijskich.

Na jednym z fragmentów odczytano: „Armia niemiecka na zachodzie wykona natarcie między morzem Północnym a Mozelą przy potężnym wsparciu sił lotniczych..." Resztę strawił ogień. Było to jednak dość, aby zorientować się co do zamierzeń Niemców.

Zawiadomiony Paryż ignoruje jednak sprawę, nie dając wiary „w wiadomości spadłe z nieba". Podejrzewano nawet prowokację. Miało to się niebawem srodze zemścić.

Wkrótce, bo już 9 maja, formacje lotnicze Luftwaffe poprzez Belgię i Holandię uderzają na Francję. Główne nasilenie ataków kierowano na niszczenie i zdobycie lotnisk.

Niemiecka technika walki polegała na silnym bombardowaniu peryferii lotnisk i spędzaniu załóg obrony do schronów. Następnie falami przelatywały myśliwce, ostrzeliwując z broni pokładowej schrony, nie pozwalając obronie ich opuścić. W ślad za tym zrzucano na lotnisko desant spadochronowy, który zajmował teren. Mimo bohaterskiej postawy żołnierza belgijskiego, francuskiego i holenderskiego, nowa metoda zajmowania terenu z powietrza dała Niemcom całkowitą przewagę.

Wtargnąwszy się wewnątrz tzw. pierścienia „Twierdzy Holandii", lądujące z transportowych Ju-52 oddziały niemieckie uchwyciły lotniska strategiczne: Waalhaven w Rotterdamie, Wassenaar i Hadze. Zrzucone na spadochronach grupy dywersyjne zaczęły działać z holenderską „piątą kolumną", wprowadzając zamęt i panikę na tyłach obrońców.

Grupy desantowe opanowują przyczółki mostowe na licznych kanałach, a 12 maja 1940 roku. kolumny pancerne łączą się z oddziałami spadochronowymi. Holandia składa broń.

Równocześnie zaatakowana Belgia odpiera ataki. Lądujące oddziały opanowują mosty na Mozie i przez kanał Alberta, docierając do silnie bronionej twierdzy Eben-Emael. Fort broni się i zadaje ciężkie straty napastnikowi.

Dopiero grupa specjalna złożona ze 120 ludzi pod dowództwem ppor. Witzinga ląduje na 10 szybowcach transportowych dosłownie na wierzchu umocnień i mimo silnej obrony zdobywa je.

Wkrótce pada Francja, Norwegia, Jugosławia i Grecja. Niemcy opanowują Bałkany.

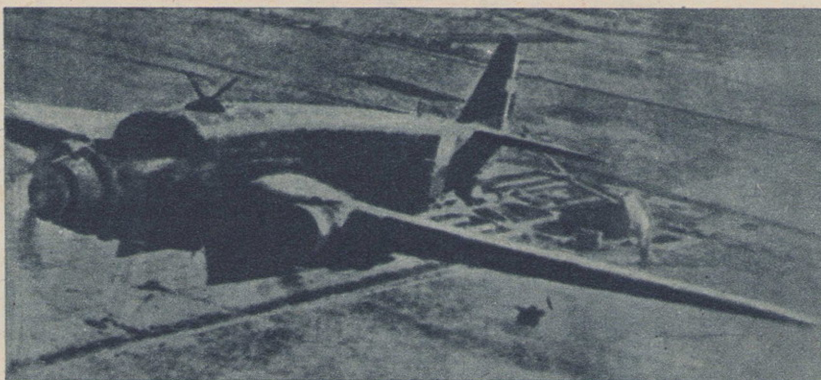
We wszystkich akcjach przeciw tym krajom duży udział biorą wojska spadochronowe, wyposażone w szeroko rozbudowane środki transportu, jak: specjalne transportowce Ju-52, Focke Wulf 200 „Condor" oraz zbudowane na specjalne zamówienie dowództwa wojsk spadochronowych ciężkie transportowce Arado-232B i Messerschmitt 323 „Gigant".

Podstawowym jednak i tanim środkiem przerzucania wojska i sprzętu okazały się szybowce transportowe, które zyskały całkowite poparcie sztabu. Budowano więc je w wielkich ilościach. Podstawowymi typami były: Gotha 242 i Gotha 243 (wersja silnikowa) oraz DFS-230.

Pęd, z jakim ruszyła lawina hitlerowska na świat zostaje jednak wstrzymany.

Trzy kraje: Związek Radziecki, Wielka Brytania i Stany Zjednoczone A. P., które związały się walką na śmierć i życie z III Rzeszą po chwilowych niepowodzeniach zaczynają wkrótce odnosić sukcesy.

Jeszcze tylko raz udało się Luftwaffe zaskoczyć z powietrza Sprzymierzonych, tym razem Brytyjczyków, lecz wkrótce niemieckie wojska spadochronowe i szybowce zeszły do roli niosących pomoc okrążonym hitlerowcom w Afryce i na terenach Związku Radzieckiego.



Włoski samolot transportowy Savoia-Marchetti-82 w czasie zrzutu desantu nad Kretą.

Operacja „Merkury"

Po upadku Grecji wycofujące się brytyjskie i greckie oddziały w sile 27 500 ludzi osiadły na Krecie.

Tysiące żołnierzy było bez broni. 30 kwietnia 1940 r. na komendanta obrony wyspy wyznaczono gen. majora Bernarda Freyberga. Obronę tworzyć miały cztery sektory w miejscowościach: Heraklion, Retimo, Maleme i Suda-Bay. Pierwsze trzy miały lotniska i kilka kluczy samolotów. Wyspa była poza zasięgiem angielskich myśliwców operujących w Afryce przeciw Rommlowi.

19 maja dowództwo RAF wydaje fatalny rozkaz, który odwołuje z Krety pozostałe samoloty. Pozbawiono tym samym wyspę osłony i rozpoznania z powietrza, chociaż niemieckie bazy w Grecji i włoskie w Dodekanezie kryły swym zasięgiem Kretę. Już 12 maja wywiad angielski otrzymuje informacje o niemieckich przygotowaniach uderzenia na Kretę, lecz sytuacja w Afryce nie pozwala na dosłanie pomocy.

17 maja premier Churchill oświadczył: „Wyspa będzie broniona do ostatniego człowieka".

20 maja — całkowicie zaskakując siłą uderzenia załogę wyspy — Niemcy lądują z powietrza na Krecie.

Lądowanie poprzedzono silnym bombardowaniem angielskich umocnień. Ponadto bombardowano otwarty teren pokrywając go lejami, które zapewniły spadochroniarzom schronienie. Operacja nosiła kryptonim „Merkury" i dowodzona była przez feldmarszałka List'a, który dysponował siłami: Korpusu Desantowego, w skład którego wchodził XI Korpus lotniczy, oraz 3 i 5 dywizje górskie, lotnictwa wspierającego, powietrznej floty transportowej liczącej 650 samolotów przeważnie Ju-52 (które holowały po pięć szybowców DFS z 12—30 ludźmi i wyposażeniem).

Tego dnia (20 maja) na wyspie lądowało 7000 Niemców. Bohaterska obrona Brytyjczyków likwiduje 26 maja skoczków pod Retimo. 28 maja ląduje 20000 Niemców oraz włoski oddział spadochronowy.

Tejże nocy tj. z 28 maja wobec przeważających sił hitlerowskich w miejscowości Sfakia gen. Freyberg ewakuuje wojska brytyjskie (drogą morską). 31 maja ewakuację zakończono przy dużych stratach floty wojennej.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Sześciosilnikowy niemiecki transportowiec Me-323 na krótko przed zestrzeleniem w pobliżu Korsyki przez pilota angielskiego W. Maydwell'a, lecącego na uzbrojonym w działka „Marauderze". Po unieruchomieniu trzech silników Me-323 przymusowo lądował na Korsyce.



BELL-204 (HU-1) „IROQUOIS" ● USA

WYTWORNIA śmigłowców Bell opracowała niedawno nowy typ śmigłowca dla celów wojskowych, nazwany „Iroquois" (Irokez — nazwa plemienia Indian). Śmigłowiec ten był wystawiony na Salonie Paryskim w 1959 r. Do istotnych zalet śmigłowca Bell-204 należy jego prosta budowa i wybitnie ułatwiona obsługa; zastosowano tu szereg ulepszeń, jak np. centralne smarowanie itp.

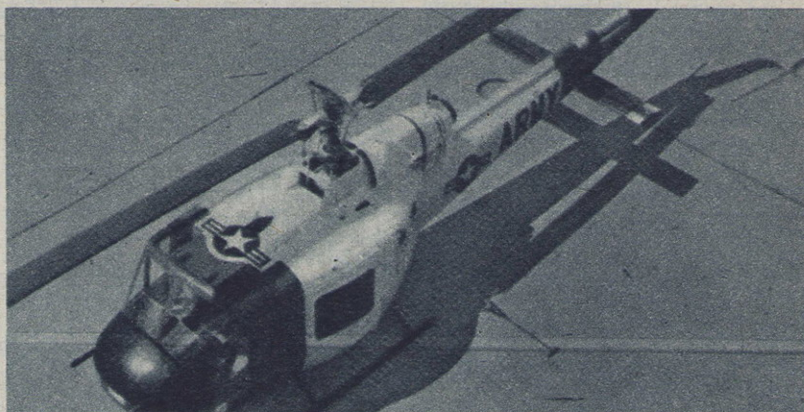
Bell-204 jest śmigłowcem jednowirnikowym, o układzie klasycznym (Juriewa), ze śmigłem ogonowym.

Wirnik dwułopatowy zaopatrzony jest w tzw. pręt ustateczniający Jounga-Bella, stosowany we wszystkich śmigłowcach tej wytwórni. Łopaty prostokątne. Głowica wirnika składa się tylko z 6 części.

Smigło ogonowe (sterujące), również dwułopatowe, umieszczone jest z lewej strony na skośnym wysięgniku stanowiącym zakończenie belki ogonowej. Nieco poniżej osadzony jest prostokątny, przestawiany statecznik.

Kadłub o konstrukcji skorupowej, bardzo szeroki w części przedniej, przechodzi za kabinę w wąską belkę ogonową. Kabina może pomieścić (oprócz załogi) do 10 ludzi, np. uzbrojonych żołnierzy lub 5 noszy. Śmigłowiec może być również wykorzystany jako bojowy po uzbrojeniu go w k-my i pociski rakietowe. Przewidziana jest wersja transportowa, do przewozu ciężarów zewnętrznych.

Podwozie saniowe (bez kół). Silnik turbinowy Lycoming T-53 o mocy na wale 860 KM zabudowany jest nad kadłubem w miejscu przejścia w belkę ogonową. Silnik pracuje na zasadzie swobodnej turbiny. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Długość	— 16,15	m			
Wysokość	— 4,45	m	Prędkość przelot.	— 185	km/h
Średnica wirnika	— 13,41	m	Prędkość wznosz.		
Pow. wirnika	— 141,2	m²	skośnego	— 10,2	m/sek
Osiągi:			Prędkość wznosz.		
Ciężar własny	— 1 740	kg	pionowego	— 7,1	m/sek
Ciężar w locie	— 2 632	kG	Pułap statyczny	— 3 500	m
Obc. pow. wirnika	— 18,6	kG/m²	Pułap statyczny		
Obciążenie mocy	— 3,1	kG/KM	z wpływem ziemi	— 4 210	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

HORTEN „HO-X" ● ARGENTYNA

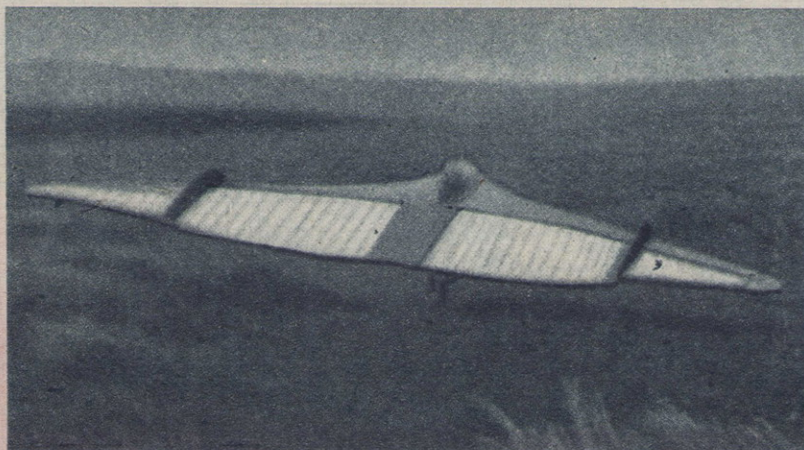
ZNANY niemiecki konstruktor bezogonowców dr Reimar Horten, przebywający obecnie w Argentynie, zbudował mały szybowiec jednomiejscowy „Ho-X". Prace nad nim trwały od 1949 do 1954 r. i zostały zakończone w Instituto Aertecnico. Szybowiec oblatany przez Rogelio Bartolini wykazał własności lotu równorzędne osiągom „Grunau-Baby" (co było założeniem konstruktora).

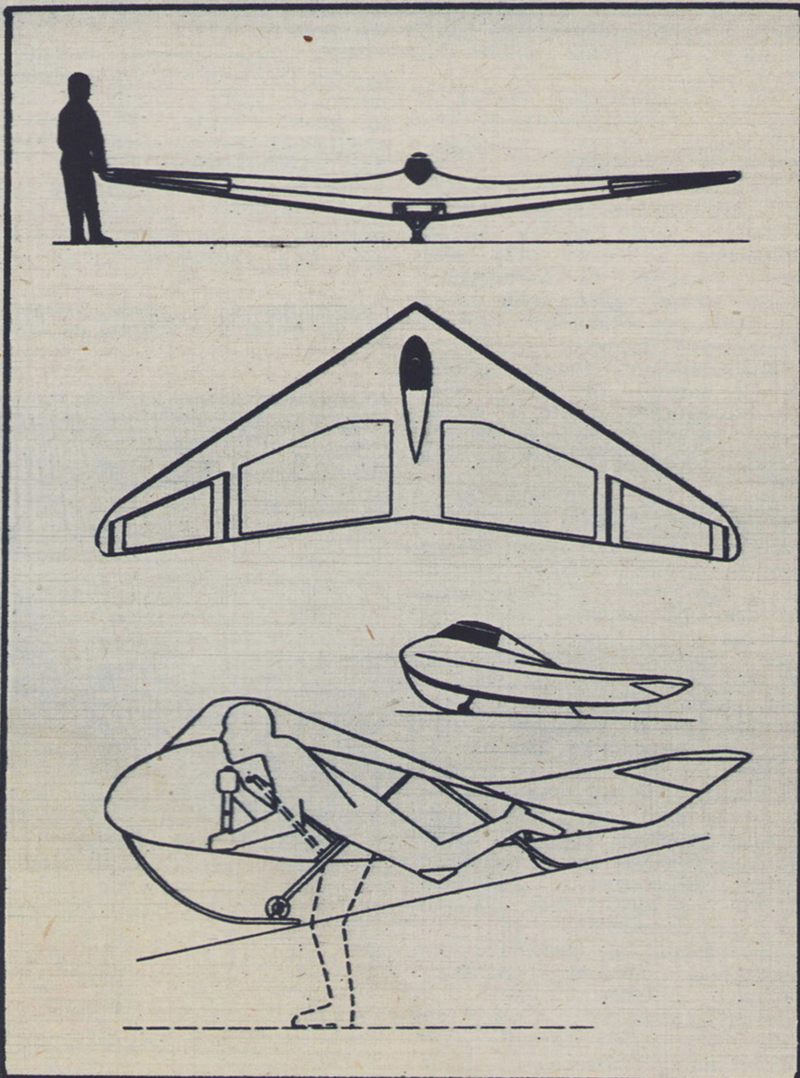
„Ho-X" został zaprojektowany jako tani szybowiec zboczowy do lotów szkolno-treningowych; start z rozbiegu możliwy już przy wietrze ponad 4 m/sek. Płoza umożliwia również start wleczony za samochodem i samolotem (tak właśnie był oblatywany prototyp).

Konstrukcja drewniana, płat — niedzielony. Kombinowane sterowanie poprzeczne (lotki) i podłużne (ster wysokości) — brak steru kierunku.

Pilot spoczywa na płycie wychylanej przez przekręcenie dźwigni: przy starcie i lądowaniu pilot prawie stoi, w locie — zajmuje położenie leżące.

Loty porównawcze z „Grunau-Baby" wykazały, że „Ho-X" ma nieco większą prędkość opadania w zakresie minimalnych prędkości lotu, ale już przy 80-100 km/h osiągi były równorzędne. „Ho-X" rozwinął najwyższą dotąd prędkość 140 km/h, a także wykonywał pętle.





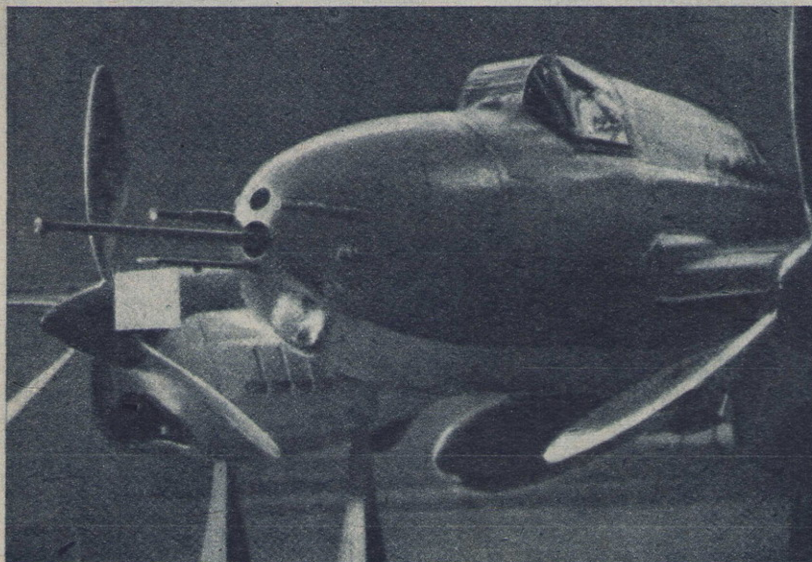
DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
			Max. doskonałość	— 18	
Rozpiętość	— 7,70	m	przy prędkości	— 72	km/h
Max. głęb. płata	— 2,50	m	Min. prędkość opad.	— 1,0	m/sek
Pow. nośna	— 11,20	m²	przy prędkości	— 56	km/h
Wydłużenie	— 5		Prędkość opadania	— 1,11	m/sek
			przy prędkości	— 72	km/h
Ciężary:			Prędkość opadania	— 1,90	m/sek
			przy prędkości	— 100	km/h
Ciężar własny	— 37	kG	Prędkość opadania	— 5,25	m/sek
Ciężar w locie	— 112	kG	przy prędkości	— 150	km/h
Obciążenie pow.	— 10	kG/m²	Prędkość lądowania	— 36	km/h



Prototyp samolotu turystycznego PZL-5 z roku 1930 z silnikiem Gipsy I o mocy 85—100 KM (opis w „SP” nr 47 r. 1959, odcinek 207).

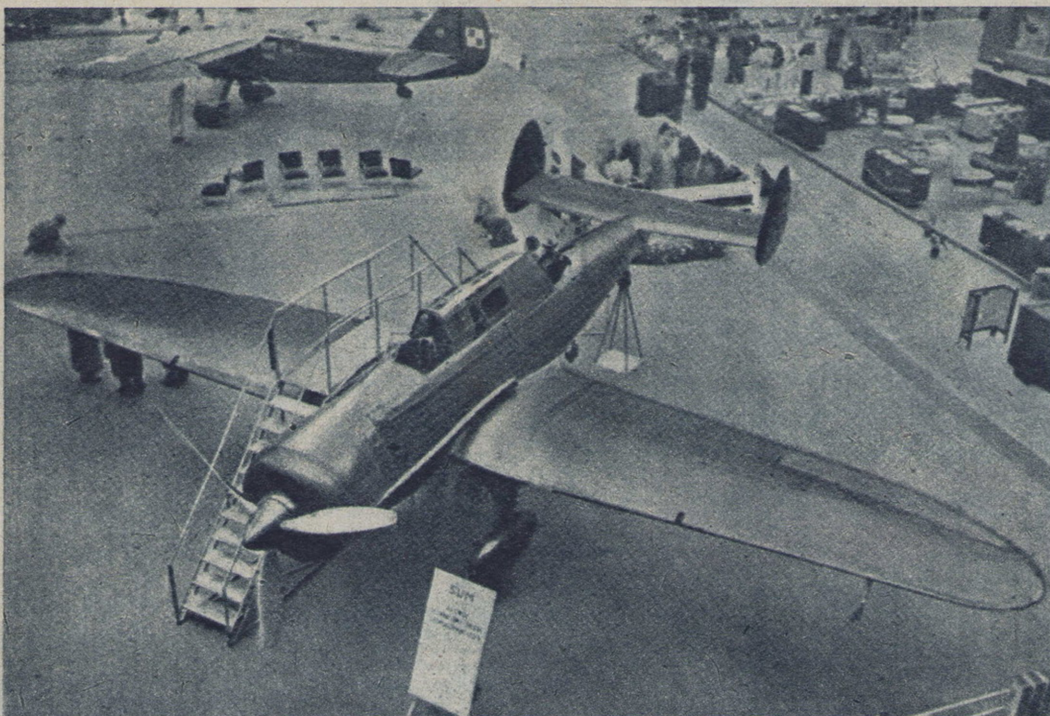
W odcinku niniejszym zamieszczone są zdjęcia samolotów polskiej konstrukcji, jako uzupełnienie do poprzednich odcinków. Zdjęcia poniższe nie były jeszcze publikowane w cyklu. Wszystkie zdjęcia pochodzą ze zbiorów Polskiego Archiwum Lotniczego **J. B. Cynka** w Londynie oraz ze zbiorów autora cyklu, **F. Pawłowicza.**



Samolot bojowy PZL „Wilk” z dwoma silnikami PZL „Foka” o mocy 420 KM. Zdjęcie przedstawia samolot ten wystawiony na XVI Salonie Lotniczym w Paryżu (opis w „SP” nr 36 r. 1956).



Samolot treningowo-akrobacyjny RWD-10 z silnikiem PZInż. „Junior” o mocy 110 KM (opis w „SP” nr 26 r. 1957, odcinek 96).



Prototyp samolotu bojowego PZL-46 „Sum” z silnikiem Bristol Pegaz XX. Samolot ten wystawiony był w roku 1938 na XVI Salonie Lotniczym w Paryżu (opis w „SP” nr 39 r. 1959, odcinek 200).



Samolot komunikacyjny 5-osobowy Lublin R-XVI z silnikiem Wright-Whirlwind o mocy 220 KM (opis w „SP” nr 46 r. 1958 odcinek 160).



Zwycięski samolot w Challenge'u 1932 RWD-6 z silnikiem Genet-Major o mocy 140 KM na lotnisku berlińskim Tempelhof (opis w „SP” nr 47 r. 1957, odcinek 115).



„SKRZYDLATA POLSKA”
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-S-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa” w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm^2 — zł 10,50 za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 21.I.1960 R.
Zam. 272/C C-56



RAKIETĄ PO SWIECIE

ZIEMIA – MARS – ZIEMIA



Jedną z ciekawszych dekoracji — makiet, niesionych przez uczestników pochodu w Moskwie, jest widoczna powyżej „rakieta kosmiczna" z młodocianymi pasażerami.

350 MAŁPEK



Jeden z samolotów belgijskich linii lotniczych „SABENA" przywiózł z Brukseli do Pragi, z przeznaczeniem do ZOO, transport 350 małpek. Małpki mieściły się w 30 skrzynkach, których ciężar ogólny wynosił 1160 kG. Na zdjęciu — załadunek małpek.

OSIEM W JEDNYM





Możliwości załadunkowe najnowszego angielskiego samolotu transportowego „Argosy" ilustrują powyższe zdjęcia. W dwóch rzędach, ustawionych ściśle obok siebie, mieści się w kadłubie „Argosy" osiem samochodów osobowych.

MI-4 TRANSPORTUJE DRZEWA

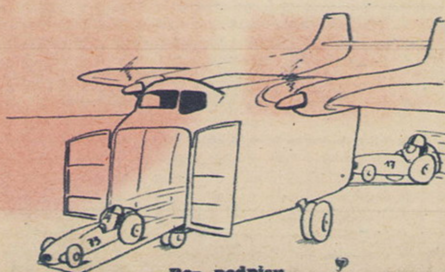


Do transportu drzew z wyrębów leśnych w Związku Radzieckim używa się śmigłowców. Śmigłowce przewożą również na miejsca wyrębów robotników i odwożą ich do domów. Na zdjęciu — śmigłowiec Mi-4 transportujący drzewo.

„CARAVELLE" W ARLANDA

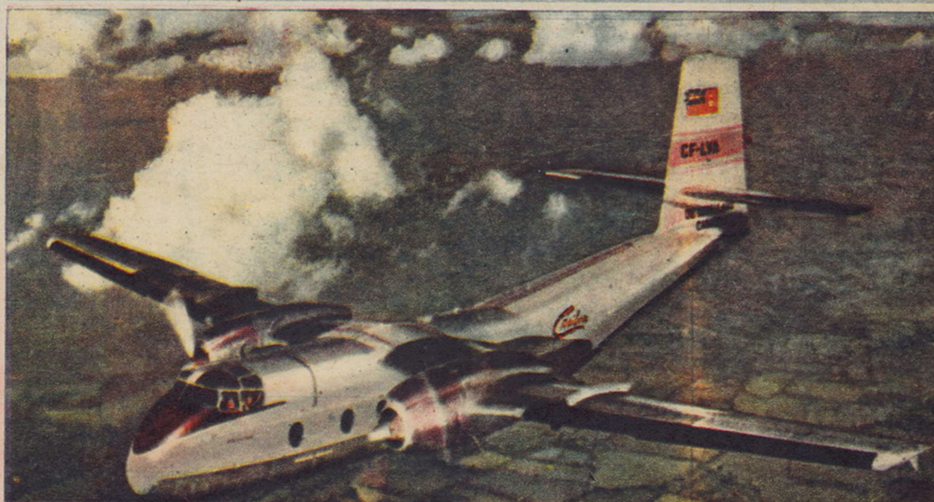


„Caravelle" Skandynawskich Linii Lotniczych startuje po raz pierwszy z nowowybudowanej drogi startowej w nowym porcie lotniczym Sztokholm - Arlanda.



Bez podpisu

„CARIBOU"



Bardzo oryginalnym samolotem transportowym produkcji kanadyjskich zakładów de Havilland Canada jest „Caribou". Na samolot ten złożyły zamówienia liczne państwa na świecie.

ZDJĘCIA: „Sowietskij Sojuz", „Ogoniok", „Aeronautics", „The Aeroplane and Astronautics", SAS-News, SABENA.

PRZEGLĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Skrzydlata POLSKA

STYCZEŃ 1960 3



II Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski"

Kiedy w kwietniu ubiegłego roku rozpoczynaliśmy II z kolei Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski", mieliśmy nadzieję, że uczestnictwo skoczków w tej ogólnopolskiej imprezie sportowej będzie liczniejsze. Sądziliśmy, iż coraz lepiej pracujące sekcje spadochronowe dołożą starań i umożliwią szczególnie młodym skoczkom wzięcie udziału w przeprowadzonych przez nas zawodach.

Niestety, ubiegły rok wykazał bierność kierowników sekcji tak społecznych jak i zawodowych. Bierność w tej dziedzinie nie ominęła też i najlepszych sekcji spadochronowych w naszym kraju.

Inicjując Zawody Całoroczne zdawaliśmy sobie sprawę, iż niewiele mamy spotkań wewnątrzklubowych, międzyklubowych jak i ogólnokrajowych. Nie wszyscy też z różnych względów mogą startować w takich imprezach. Natomiast udział w Całorocznych Zawodach Spadochronowych ułatwia start członkom sekcji spadochronowych bez potrzeby wyjazdu na zawody z macierzystego klubu. Mało. Najbardziej zaawansowanym skoczkom w Polsce zawody te umożliwiają zajęcie czołowych miejsc, a dla mniej doświadczonych sportowców są one próbą sił i sprawdzeniem swych umiejętności przed ewentualnym udziałem w Spadochronowych Mistrzostwach Polski.

II CZSpad zgodnie z regulaminem trwały od 10 kwietnia do 30 listopada 1959 roku. Ogółem sklasyfikowanych zostało przez Komisję Sędziowską 13 skoczków z 9 aeroklubów regionalnych: trzech z Wrocławia, po dwóch z Warszawy i Krosna oraz po jednym z Inowrocławia, Białegostoku, Radomia, Krakowa, Świdnika i Gdańska.

Zawody rozpoczął dnia 19 maja zeszłoroczny zwycięzca Henryk Czyż z Wrocławia dwoma skokami z wysokości 1500 metrów (VI konkurencja — 1,19 m i 11,9 m), a zakończył Walerian Włodarkiewicz ze Świdnika, dnia 25 listopada, również VI konkurencją (37,10 m i 23,25 m).

W II Całorocznych Zawodach Spadochronowych nie uczestniczyła żadna kobieta. Impreza ta w ubiegłym roku była więc typowo męska. Trzynastu skoczków znowu wypełniło naszą tabelę. Pojawiły się nowe nazwiska. Ale najbardziej rewelacyjne jest zwycięstwo Waleriana Włodarkiewicza. Ten mało znany skoczek z aeroklubu w Świdniku przystąpił do zawodów na krótko przed ich zakończeniem i w wyniku rozegrania czterech konkurencji uzyskał największą ilość punktów, zostając zwycięzcą II CZSpad.

Lp.	Zawodnik	Ogółem	Konkurencje				
			I 600 m	II 1000 m	III 1000 m	VI 1500	IX 1500
1.	Walerian WŁODARKIEWICZ	1 396,63	239,65	285,70	280,58		590,70
2.	Henryk CZYŻ	1 153,62		283,21		286,91	583,50
3.	Ryszard KUŚ	868,35		287,70			580,65
4.	Wojciech SOLEŻYŃSKI	846,78		280,50			566,28
5.	Stefan CZERWONKA	784,50		230,50			554,00
6.	Jan WALCZAK	709,50		267,70			441,80
7.	Zygmunt TEBICH	635,50		208,00			427,50
8.	Paweł LIPOWCZAN	564,43	285,15	279,28			
9.	Andrzej KOLATORSKI	291,15		291,15			
10.	Janusz MOLIK	285,00		285,00			
11.	Lech JESKE	284,65		284,65			
12.	Michał SIENKIEWICZ	283,46		283,46			
13.	Edward MIKOŁAJCZYK	265,95		265,95			

Wkraczamy w trzeci rok zawodów. W kwietniu, podobnie jak w latach ubiegłych, wznowimy po raz trzeci Zawody Całoroczne. Ponieważ do tego czasu zostało nam jeszcze dwa miesiące, apelujemy do zainteresowanych o nadsyłanie do naszej redakcji uwag dotyczących organizowanych przez nas zawodów.

Jednocześnie zachęcamy wszystkich uczestników CZSpad do udziału w III Spadochronowych Mistrzostwach Polski.

Do zobaczenia na starcie. (m)



Cechy rynku lotniczego krajów demokracji ludowej Europy środkowej i południowowschodniej

BOGUSŁAW KALESTYŃSKI

(2)

Podany jako **druga cecha** — brak podstaw ekonomicznych do rozwijania komunikacji międzynarodowej, a w szczególności komunikacji w kierunku zachodnim, wynika z podanych niżej czynników:

1. Aktualnie posiadany sprzęt pozwala narodowym przedsiębiorstwom poszczególnych państw na rozwijanie linii wyłącznie na krótkich i średnich dystansach, tj. w obrębie europejskim.

Ponieważ ilość przedsiębiorstw eksploatujących linie lotnicze na zachodzie Europy jest duża, wątpliwe jest otrzymanie przez przedsiębiorstwa lotnicze Krajów Demokracji Ludowej praw handlowych, tj. prawa zabierania i pozostawiania na terytorium państw zachodnich pasażerów i ładunków. Z tego względu samolot powinien posiadać odpowiednie załadowanie na całą trasę z punktu wylotu do miejsca przeznaczenia. Jeżeli lot będzie tranzytowym przez kilka państw, wątpliwe jest, czy po wyładowaniu części ładunku w pierwszych z nich, zostanie on powtórnie zapełniony.

2. Przy istnieniu obecnych stosunków pomiędzy Wschodem a Zachodem, większość korzystających z komunikacji lotniczej stanowią pasażerowie z delegacjami służbowymi, w związku z czym ilość pasażerów stanowiąca pewną stałą wielkość, zwiększa się tylko nieznacznie wraz z rozwojem i ożywieniem stosunków pomiędzy obu strefami.

Jeżeli chodzi o podstawową część przewożonych pasażerów w ruchu ogólnoświatowym, a więc turystów, to ograniczenie tej bazy ze względu na trudności paszportowo-dewizowe, nie pozwala na rozwijanie linii w kierunku zachodnim, tym bardziej, że przedsiębiorstwa zachodnie również latają zazwyczaj na prawach wzajemności do KDL. Dla określenia potrzebnej wielkości samolotów i częstotliwości ruchu, należy przyjąć, że 50% pasażerów zostanie przewiezionych samolotami obcych przedsiębiorstw lotniczych.

3. Wielkość ruchu pasażerskiego do i z KDL w kierunku zachodnim, w znacznej mierze jest determinowana sytuacją polityczną w świecie. Nawet najmniejsze naprężenie sytuacji odbija się zasadniczo na przewozie pasażerskim, zniżając jego wielkość. Możliwość zakładania i eksploatowania linii lotniczych przez każde z poszczególnych państw KDL zależne jest więc w większej mierze od stosunków politycznych niż od wymagań rynkowych.

Pasażerski rynek turystyczny w kierunku zachodnim jest siłą rzeczy ograniczony trudnościami dewizowymi, tj. możliwościami udzielenia turystom z KDL odpowiednich ilości kwot wystarczających na odbycie wycieczek. Dodatkową przeszkodę stanowią ograniczenia paszportowe oraz trudność uzyskania wiz do krajów zachodnich.

W ostatnim okresie czasu, ruch turystyczny do krajów zachodnich uległ znacznemu wzrostowi. Obserwuje się to szczególnie w Polsce, Czechosłowacji oraz w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Na ruch ten składają się wycieczki turystyczne oraz odwiedziny rodzin zamieszkałych poza granicami kraju.

W miarę podnoszenia się stopy życiowej w KDL, ilość tych turystów będzie ulegała stałemu zwiększeniu, które może wymagać zwiększenia starych i założenia nowych połączeń lotniczych.

4. Duży potencjał ruchu pasażerskiego do KDL stanowi stara emigracja sprzed I i II Wojny Światowej.

Jeżeli przyjmiemy, że 20—30% emigrantów będzie chciało odwiedzić rodzinę lub zobaczyć kraj macierzysty, a przedsiębiorstwa lotnicze KDL umożliwią dogodne warunki przelotu (podróże grupowe) co sprawi, że skorzysta z usług komunikacji lotniczej 50—60% podróżujących, to nawet — pomimo rozłożenia się ruchu w połowie na przedsiębiorstwa krajów zachodnich — emigracja stanowi potencjalnie dość dużą grupę. Daje to podstawę do rozwinięcia linii pozaeuropejskich, opłacalnych jednakże wyłącznie dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych razem, tzn. w warunkach wspólnej eksploatacji takich linii.

Ruch turystyczny starej emigracji będzie wykazywać tendencje wzrostowe w przeciągu kilku najbliższych lat, aby ulec następnie stabilizacji, a nawet pewnemu zaniżeniu. Jest to wynikiem ograniczenia z różnych powodów przez długi okres czasu możliwości odwiedzin starego kraju, co powoduje dużą ilość chętnych w pierwszym okresie, aby ulec stabilizacji i zaniżeniu po pewnym okresie czasu.

Pomimo stabilizacji i spadku ilości turystów-emigrantów, ogólna wielkość ruchu turystycznego z Zachodem nie ulegnie jednak zmniejszeniu, dzięki rozwojowi wycieczkowego ruchu turystycznego z Zachodu. Zwiększenie to będzie miało miejsce w ciągu 4—5 lat i uwarunkowane jest sytuacją polityczną. W chwili obecnej, podstawową atrakcję turystyczną dla Zachodu stanowi Związek Radziecki z jego wielkimi osiągnięciami. Dopiero po odwiedzeniu tego kraju oraz po poprawie warunków turystycznych w KDL, można oczekiwać, że fala turystów z Zachodu skieruje się do krajów KDL. W chwili obecnej wielkość turystyki do KDL jest niewielka i nie może zaważyć na rozwoju linii lotniczych.

5. Niektóre stolice KDL jak: Berlin, Praga i Warszawa stanowiły ważne węzły komunikacyjne na kierunku północ—południe oraz wschód—zachód. W chwili obecnej, dzięki szybkiemu postępowi techniki lotniczej i opłacalności eksploatowania linii długich — miasta te tracą swoje znaczenie tranzytowe.

Warunkiem utrzymania tego znaczenia jest uruchomienie przez przedsiębiorstwa lotnicze własnych linii międzykontynentalnych. Dzięki utworzeniu takich linii, wymienione miasta stałyby się ośrodkami przejmującymi ruch tranzytowy. Właściwe wydaje się również wytypowanie jednego z tych miast i utworzenie na nim lotniska transkontynentalnego, na które dowożono by pasażerów z innych państw KDL samolotami krótkiego i średniego zasięgu.

6. Ze względu na omówione powyżej czynniki, uruchomienie przez poszczególne państwa linii międzykontynentalnych jest ekonomicznie nieuzasadnione, gdyż prawdopodobnie trudno byłoby uzyskać dostateczną ilość pasażerów dla zapewnienia opłacalnej, ze względu na sprzęt i wymagania handlowe, częstotliwości ruchu.

Jednoczenie konkurencja ze strony przedsiębiorstw zachodnich operujących już na liniach, które mogą być przedmiotem zainteresowania, wymagałaby dużych nakładów finansowych, które dla poszczególnych państw byłyby trudne do zrealizowania. Niewątpliwie dzięki rozwijaniu linii lotniczych w kierunku zachodnim można osiągnąć oszczędności i wpływy dewizowe. Jednakże koszt nabycia i oszczędności dewiz, jest w komunikacji lotniczej wyższy niż w innych dziedzinach gospodarki, czy też w innym rodzaju transportu, co rzecz prosta, wpływa hamująco na subwencjonowanie przedsiębiorstw lotniczych.

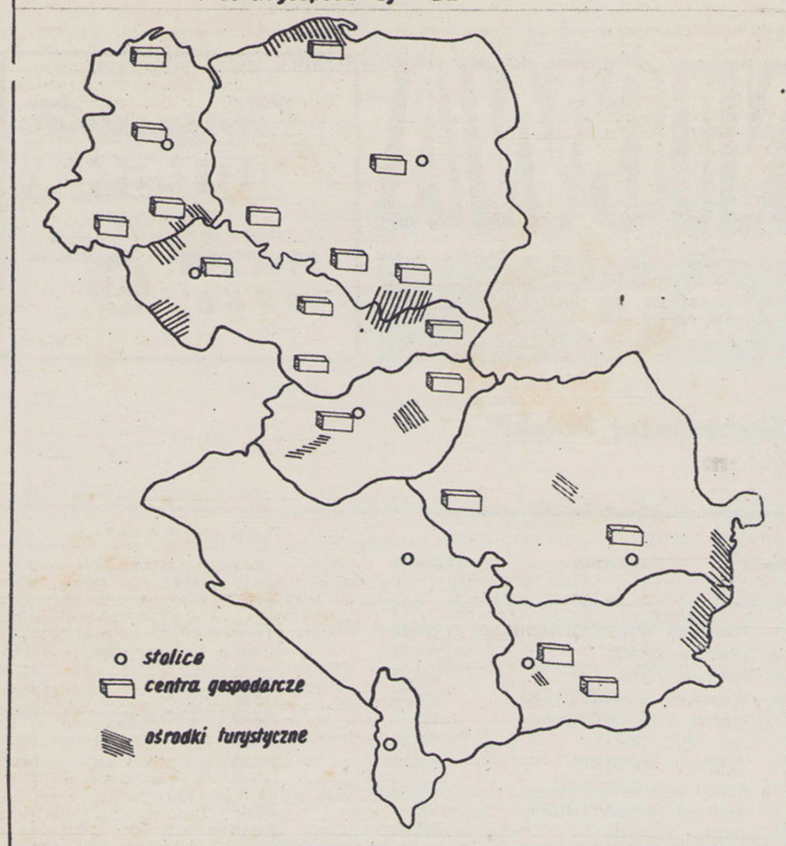
Jakkolwiek poszczególne kraje nie posiadają dostatecznego zaplecza dla rozwoju własnych linii lotniczych w szerokim zakresie, to jednakże fabryki sprzętu lotniczego Czechosłowacji i NRD oraz baza paliwowa Rumunii, może stanowić podstawę do samodzielnej gospodarki lotniczej w ramach jednego przedsiębiorstwa dla wszystkich omawianych krajów.

Przy skumulowaniu środków pozwalających na dużą częstotliwość lotów przy najnowocześniejszym sprzęcie oraz dużym wysiłku akwizycyjno-propagandowym lotnictwo komunikacyjne KDL jest w stanie stać się konkurencyjnym dla przedsiębiorstw zachodnich i zabezpieczyć całkowitą obsługę własnych pasażerów, jak też przejąć część pasażerów pochodzących z innych krajów.

7. Jeżeli chodzi o nowe połączenia lotnicze, to powinny być one ustanawiane przede wszystkim do Afryki Północnej (gospodarczej strefy europejskiej na wybrzeżu północnym) jak i do Afryki Środkowej oraz do południowej Azji. Powstające w tych okręgach narodowe państwa zainteresowane są utrzymywaniem kontaktów handlowych i politycznych z krajami typu socjalistycznego, bardziej, niż z państwami bloku kapitalistycznego.

Dodatkowe znaczenie wpływające na rozwój linii w tych kierunkach ma fakt, że dotychczasowe połączenia Europy z tymi krajami nie są zbyt gęste, ani nie posiadają dużej częstotliwości lotów. W miarę uzyskiwania samodzielności oraz rozwoju potrzeb gospodarczych, stosunki pomiędzy tymi krajami a krajami socjalistycznymi będą się coraz bardziej zacieśniały, co ze względu na szczególne położenie geograficzne tych krajów, wymagające podróży zarówno lądem jak i wodą, spowoduje, iż połączenia lotnicze staną się najdogodniejszym środkiem podróży.

Trzecią cechą socjalistycznego rynku pasażerskiego KDL jest to, że przewozy pasażerskie w ramach tego rynku wykazują stały wzrost, przy czym tendencja wzrostowa zwiększa sie z każdym rokiem.



1. Najważniejszym czynnikiem pozwalającym na pełne planowanie rozwoju ruchu pasażerskiego jest fakt, że sytuacja polityczna — dzięki swojej stabilności i wspólnocie interesów omawianych krajów — ma wpływ dodatni na rozwój rynku. Układ stosunków politycznych i wzajemne zacieśnianie współpracy w tej dziedzinie pozwala na wnikliwą analizę i długofalowe planowanie.

Przewóz pasażerski odbywa się pomiędzy tymi krajami na następujących liniach:

Berlin — Praga — Budapeszt — Bukareszt — Sofia,
Warszawa — Budapeszt — Bukareszt i Sofia,
Sofia — Bukareszt,
Warszawa — Praga,
Warszawa — Berlin.

Badając zwiększenie ruchu pasażerskiego należy pamiętać, iż wielkość przewozu z Warszawy do innych stolic KDL w roku 1957, nie może być brana pod uwagę dla ustalenia prawidłowości wzrostu przewozów. Wynika to z gwałtownego zwiększenia się ruchu turystycznego w Polsce we wszystkich kierunkach zarówno w sezonie letnim jak i w sezonie zimowym.

Również i dla linii Bukareszt — Sofia brak jest odpowiednich danych. Należy jednakże przypuszczać, iż prawidłowości wszystkich innych linii powinny mieć zastosowanie i do niej.

2. Podróżnych korzystających z usług komunikacji lotniczej na wymienionych liniach można podzielić na dwie zasadnicze grupy:

pasażerów — turystów, podróżujących dla przyjemności lub dla celów zdrowotnych,
pasażerów podróżujących służbowo, w celach zarobkowych lub na studia.

W miarę rozwoju gospodarczego omawianych krajów, jak również zacieśnienia się więzów gospodarczych pomiędzy nimi oraz specjalizacji w zakresie rozwoju przemysłu, przewóz pasażerów drugiej grupy będzie wykazywał stały wzrost.

Jakkolwiek trudno z całą stanowczością określić wielkość przewozów pasażerskich tej grupy, gdyż żadne statystyki tych wielkości nie są w stanie ująć, można przyjąć, że w przeciągu roku ilość pasażerów podróżujących służbowo jest wielkością stałą, a nawet ze względu na urlopy w sezonie letnim ulega pewnemu zmniejszeniu. Można więc do obliczenia wielkości tej grupy przyjąć miesiące: grudzień, styczeń, luty i marzec i na ich podstawie wyciągnąć średnią miesięczną przewozów.

Miesięczne wielkości przewozów pasażerów tej grupy w latach 1956 do 1958 wskazuje tablica 4.

TABLICA 4

Linia		Lata		
		1956	1957	1858
Warszawa	— Sofia	25	65	43
	— Bukareszt	18	35	26
	— Praga	200	250	300
Berlin	— Sofia	.	75	80
	— Bukareszt	.	38	50
Praga	— Sofia	70	85	35
	— Bukareszt	130	90	40

3. Europejski rynek pasażerski KDL cechuje duża ilość potencjalnych pasaże rów turystycznych. Wynika to z faktu, że w ramach tego rynku trudności dewi zowe i paszportowe są stosunkowo niewielkie. Z drugiej strony takie ośrodki tu rystyczne jak bułgarskie i rumuńskie wybrzeże Morza Czarnego, węgierska Pusz ta i jezioro Balaton, polskie wybrzeże Bałtyku stanowią dużą atrakcję turystycz ną (por. mapę).

Cechą turystyki pomiędzy KDL jest, że w olbrzymiej wielkości jest ona skierowana z północy i z zachodu na południowy-wschód, a więc z Polski, NRD i Czechosłowacji do Bułgarii, Rumunii i Węgier. Spływ ten jest niepomiernie większy w wymienionym kierunku niż w kierunku odwrotnym, co jest wynikiem wyższej stopy życiowej w krajach pierwszych oraz możliwości geograficzno-naturalnych w krajach drugich. Stan ten będzie ulegał zmianie wraz ze wzrostem stopy życiowej w krajach drugiej grupy, co zbiegnie się z faktem zmniejszenia się ruchu w kierunku południowo-wschodnim przez wyczerpanie się potencjału turystów udających się w tym kierunku. Wyczerpywanie to będzie wynikiem stwierdzonego faktu, iż turyści niechętnie udają się powtórnie do znanych sobie miejsc.

Zmniejszenie nie będzie bezwzględne, lecz liczba turystów ulegnie stabilizacji przy pewnym stałym, równomiernym wzroście, dającym się ująć średnim wskaźnikiem.

Zwiększenie się ruchu turystycznego jest funkcją wzrostu stopy życiowej i może być określone badaniem cen wycieczek zagranicznych w stosunku do średniej płacy. Kształtowanie się cen wycieczek 15-dniowych w poszczególnych krajach podane jest w tablicy 5.

TABLICA 5

Kraj		Koszt średnia	
Macierzysty	Odwiedzany		
NRD	Czechosłowacja	DM	700
	Bułgaria		1200
	Węgry		1500
	Rumunia		.
CSR	NRD	korony	1600
	Polska		1600
	Bułgaria		1800
	Węgry		1600
	Rumunia		1600
Polska	NRD	złote	4500
	Czechosłowacja		.
	Bułgaria		3400
	Rumunia		3100
	Węgry		3800

Podane w tablicy 5 ceny w porównaniu z poprzednio podanymi średnimi płacami, dają dość dokładny obraz potencjalnych możliwości turystycznych.

Ze względu na to, że w omawianych krajach turystami są ludzie pracy odbywający swoje podróże w czasie urlopu, komunikacja lotnicza jest dla nich najdogodniejszym środkiem transportu ze względu na szybkie przemieszczanie, a co za tym idzie, dużą oszczędność czasu (tabl. 6).

TABLICA 6

Trasa	Czas podróży w godzinach i minutach	
	pociągiem	samolotem z międzylądowaniami
Berlin — Sofia	60	7.50
Warszawa — Sofia	60	5.30

Wprowadzenie linii bezpośrednich pomiędzy ośrodkami szczególnie odwiedzanymi w okresie letnim, pozwoliłoby na jeszcze większe zainteresowanie turystów komunikacją lotniczą.

4. Odległości pomiędzy ośrodkami zainteresowania dają możność wprowadzenia do eksploatacji na łączących je liniach samolotów średniego zasięgu, a więc bardziej opłacalnych ekonomicznie. Mogłyby być na nich również użyte samoloty dalekiego zasięgu, które ze względu na swoje zużycie będą musiały być usunięte z linii, na które były pierwotnie przeznaczone.

Odległości pomiędzy ośrodkami stanowią jednocześnie o ekonomicznej opłacalności korzystania z komunikacji lotniczej. Jak kształtuje się ona, wskazuje porównanie cen biletów lotniczych i kolejowych (tabl. 7).

TABLICA 7

Trasa		Cena biletów	
		lotniczych	kolejowych
Warszawa — Sofia	zł	680	268

Przyjmując założenia zawarte w punkcie 1 pierwszej cechy oraz w punkcie 3 omawianej cechy, ekonomiczna opłacalność korzystania z komunikacji lotniczej jest dla turysty całkowicie uzasadniona.

(cdn)



O umiędzynarodowienie słownictwa technicznego

Prof. mgr inż. STEFAN GAJEWSKI

DOLANIEM benzyny do ognia była dla mnie notatka pt. „Symulator — naśladownik" napisana przez mgr inż. Stanisława Witkowskiego w „Skrzydlatej" z dnia 2.XII.59. Jakkolwiek cenię bardzo i szanuję autora tej notatki jako znanego i starego specjalistę lotniczego, to jednak nie mogę się zgodzić ani z jego propozycją, ani z argumentacją. Nie chodzi mi jednak tylko o to, że słowo naśladownik nadane „maszynie" jaką jest symulator lotu jest co najmniej niefortunne, ale przede wszystkim chodzi mi o zerwanie z niesłuszną zasadą spolszczania „na siłę" każdego obcego terminu technicznego.

Walka o tzw. czystość języka, podjęta jeszcze w okresie międzywojennym, skazana jest w dobie obecnej na całkowitą przegraną, zwłaszcza w zakresie terminologii technicznej. Całe bowiem nasze życie obecne coraz silniej umiędzynaradawia się czyli internacjonalizuje i procesu tego jako zgodnego z ogólnym postępem świata nie da się zatrzymać. Wspaniały dorobek nauki i techniki poszczególnych narodów będzie się stawał coraz bardziej własnością całej ludzkości i dlatego im więcej będzie „terminów" w poszczególnych dziedzinach wiedzy jednakowych we wszystkich prawie językach lub co najmniej opartych na tym samym źródłosłowie tym lepiej i tym prędzej pokojowa współpraca narodów będzie się zacieśniać. Wprawdzie droga do jednego języka międzynarodowego natrafia na ogromne trudności, ale zdążanie w tym kierunku jest na pewno zdrowe i dlatego wszystkie mądre narody nie sprzeciwiają się internacjonalizacji terminologii przede wszystkim technicznej.

Jaskrawym przykładem potwierdzenia słuszności powyższej tezy może być zdobycie sobie prawa obywatelstwa we wszystkich językach świata słowa „sputnik", które po rosyjsku znaczy współwędrowiec — przewodnik. Dzięki temu, że Rosjanie pierwszego satelitę ziemi nazwali Sputnikiem — to wszystkie narody przyjęły ten termin jako międzynarodowy i zrozumiały dla każdego człowieka XX wieku. Stał się on synonimem satelity ziemi, chociaż słowo satelita ma również prawo międzynarodowego obywatelstwa.

Rosjanie, jeszcze przed wojną, byli bodajże pierwszym narodem, który przyjął zasadę, że nazwa każdej nowej maszyny, bez względu na to jaki naród ją wynalazł, przyjmowana zostawała do literatury radzieckiej w brzmieniu fonetycznym języka wynalazcy. Nie bali się oni zarzutu rodzimych językoznawców, iż powoduje to tzw. „zaśmiecanie ojczystego języka".

Przyjęcie takiej zasady dało podwójną korzyść. Po pierwsze oszczędzono sobie ogromny nakład pracy nad wynajdywaniem nowych słów rosyjskich, jako lepiej lub gorzej udanych neologizmów językowych, a po drugie ułatwiło to wielu fachowcom korzystanie z literatury technicznej obcej, gdyż spotykali tam znaną sobie nomenklaturę i z fonetycznej pisowni wiedzieli jak należy ją prawidłowo wymawiać. Nikogo w świecie nie trzeba już dziś przekonywać, że ta metoda była słuszna.

Inne narody europejskie w tym samym czasie poszły wręcz odmienną drogą. Poza nami — przede wszystkim Niemcy zrobili ogromny wysiłek w kierunku za-

stępowania wszystkich międzynarodowo brzmiących terminów kombinacją słów czysto „germańskich". Motorem napędowym takiego postepowania była chęć wychowywania niemieckiego społeczeństwa w duchu nacjonalizmu i skrajnego szowinizmu, jako elementów pomocniczych do przygotowania się do napaści na inne narody, ale wiemy, że im to wiele nie pomogło. Dzisiaj zaś w literaturze technicznej zachodnioniemieckiej, jak również i francuskiej i innych narodów po prostu roi się od anglosaskich terminów i przestali się tego wstydzić, gdyż język angielski stał się dominującym, zwłaszcza w ruchu międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

My Polacy często jesteśmy „naśladownikami" kierunków działania, które albo są wręcz błędne albo nie mają przyszłości i sądzę, że nadszedł czas, aby z tym radykalnie zerwać.

Nasz Polski Komitet Normalizacyjny niestety przejął po wojnie niesłuszną tradycję „spolszczania na siłę" nie tylko samych terminów technicznych, ale nawet eliminowania ze swych wydawnictw słów, które uzyskały sobie prawo obywatelstwa w naszym języku, chociaż źródłosłów ich pochodzi z łaciny lub jakiegoś nowoczesnego języka. Jako przykład przytoczę tu słowo „definicja", będące wyrazem naprawdę międzynarodowym i mającym silne jednoznaczne znaczenie — zastępując je czysto polskim wprawdzie słowem „określenie", ale na pewno bardziej wieloznacznym — nie zbogacono w ten sposób ojczystego języka, a raczej zubożono go przez metodyczne wyeliminowanie wygodnego synonimu.

Innym przykładem może być również nie bardzo udana próba zastąpienia „na siłę" słowa wagon na „wóz". W lotnictwie międzynarodowym wyraz „rotor" zastąpiono np. przez wirnik lub śmigło nośne, a nikomu nie szkodziłoby gdyby każde z tych określeń uznać za prawidłowe, podobnie jak prawo obywatelstwa zarówno w literaturze technicznej, jak i ogólnej oraz w prasie uzyskały sobie wyrazy „śmigłowiec" i helikopter, z którym ostatni będąc słowem międzynarodowym jest bardziej jednoznaczny niż śmigłowiec.

Nie negując bynajmniej potrzeby własnych terminów, wydaje się, że kierunek prac różnego rodzaju komisji słownictwa trzeba nieco „przestawić" na internacjonalizację, bo naszej rodzimej techniki nie zbogaci fakt nazwania symulatora — naśladownikiem, czy jeszcze jakoś inaczej, a ważniejszym byłoby abyśmy posiadali więcej tych symulatorów lotu, które w tak fantastyczny sposób ekonomizują szkolenie w ślepych lotach.

Sądząc, że moja wypowiedź zapoczątkuje szerszą dyskusję na ten temat przesyłam całemu zespołowi redakcyjnemu serdeczne życzenia noworoczne — zawsze wierny czytelnik

STEFAN GAJEWSKI



O rekordach spadochronowych z niepokojem...

JANUSZ KRASICKI

Spośród bardzo wielu gałęzi sportu lotniczego przedmiotem naszych rozważań były od dawna te dyscypliny, w których polscy sportowcy mieli coś do powiedzenia w dziedzinie rekordów międzynarodowych. Niełatwo więc pisać o rekordach, gdy odpada tak atrakcyjny temat, jak statystyka dotycząca pozycji Polski w tabeli najlepszych wyników na świecie.

Nie mamy obecnie żadnego rekordu międzynarodowego, a jedną z przyczyn tego smutnego stanu jest brak odpowiedniego zabezpieczenia pod względem barografów, o czym jeszcze powiemy dalej.

Mimo że w większości konkurencji wyniki od dłuższego czasu są tak wyśrubowane, iż poprawienie ich wydaje się bardzo trudne, grad rekordów nie ustaje. Wystarczy powiedzieć, że w ciągu ostatnich dwóch lat (1958—59) zostało pobitych ponad 70 rekordów międzynarodowych, przy czym mowa tylko o rekordach zatwierdzonych, gdyż wyników lepszych od rekordów zgłoszono do FAI znacznie więcej. Tempo bicia rekordów jest jednak tak duże, że częstokroć wyczyn okazywał się nieaktualny już w momencie zgłaszania. Prymat w tabeli rekordów utrzymuje nadal Związek Radziecki, jakkolwiek do głosu dochodzą także inne kraje, jak Bułgaria, Czechosłowacja, Węgry a nawet Francja, która od razu wpisała się na listę rekordów doskonałym wynikiem celności lądowania 14,5 cm osiągniętym przez skoczka André Suire. Nie można w tym miejscu oprzeć się wrażeniu, że jednak udział przypadku w skokach rekordowych staje się coraz większy. O ile bowiem wymanewrowanie spadochronem z dokładnością do paru metrów jest oczywiście zasługą skoczka, to w momencie, gdy uzyskiwane celności schodzą poniżej 1 metra, w znacznym stopniu przypadek decyduje o tym, czy zetknięcie się nogi spadochroniarza z ziemią nastąpi bliżej lub dalej o kilkanaście centymentrów. Jedynie duża liczba skoków może zwiększyć prawdopodobieństwo trafienia w koło o średnicy... talerza, prawdopodobieństwo to będzie więc tym większe, im więcej skoczków najwyższej klasy będzie atakowało rekordy. W przeciwieństwie do innych dziedzin sportu lotniczego (np. szybownictwa czy sportu samolotowego) nie spotykamy tu już rekordzistów seryjnych: każdy rekord jest w posiadaniu innego skoczka. Ciekawe, że stało się prawie regułą, iż w skokach na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu najgorsze rezultaty osiągane są przy skoku z wysokości 600 m, najlepsze zaś z 1 500 m.

Dla rekordów celności skoku naturalną granicę stanowi odległość 0 m od celu. W skokach wysokościowych takiej granicy nie ma, jednakże obecnie, gdy wkroczyliśmy do stratosfery, każda próba pobicia rekordu wymaga bardzo kosztownego zabezpieczenia technicznego, nie mówiąc już o tym, że tylko niewiele krajów na świecie posiada odpowiednie możliwości techniczne.

W świetle tych faktów nasze szanse w skokach celnościowych z wyjątkiem kilku pozycji są niewielkie właśnie dlatego, że za mało w Polsce skacze się w celach sportowych. Jeżeli chodzi o konkurencje wysokościowe, nieustanne kłopoty z barografami spowodowały nie zatwierdzenie jako rekordów międzynarodowych kilku wartościowych wyników w skokach z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami wyniki te nie mogą figurować niestety i w tabeli rekordów krajowych. Przyczyną nie uznania wyczynów była rozbieżność między rzeczywistymi położeniami rysika barografu a położeniami, jakie powinny wynikać z metryki skalowania dla odpowiedniej wartości ciśnienia barometrycznego, co całkowicie uniemożliwiało prawidłowe odczytanie wysokości według ustalonego przez FAI schematu.

Do wyeliminowania błędów w obliczaniu wysokości przyczyni się niewątpliwie wprowadzenie w bieżącym roku nowego wzoru dokumentacji rekordów spadochronowych, w którym odpowiednie pozycje wymagające wypełnienia są znacznie bardziej przejrzyste niż w dokumentacji obowiązującej dotychczas.

Ponieważ sprawa zastosowania barografów wciąż budzi wątpliwości w wielu aeroklubach, przypominamy, że we wszystkich konkurencjach podczas próby rekordu obowiązuje kontrola skoku przy pomocy zarówno barografów skoczków jak i barografów pokładowych na samolocie. Wyjątek stanowią jedynie skoki na celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu, gdzie barografy skoczków nie są wymagane i wystarczy barograf na samolocie wywożącym.

Przy skokach na celność z opóźnionym otwarciem spadochronu opóźnienie jest mierzone w metrach (minimum 100 m), użycie barografu skoczka jest więc niezbędne. Przyjmowanie umownego opóźnienia w sekundach (np. 5 sek) nie jest przewidziane Kodeksem Sportowym FAI, gdyż nie dość precyzyjnie określa ono przebytą odległość.

Podsumowując wyczyny krajowe trzeba stwierdzić z żalem, że po znacznym ożywieniu w ruchu sportowym w roku 1958 ostatnio nastąpił znowu zastój w tej dziedzinie, chociaż jeszcze wiele pozycji w tabeli jest pustych lub na niskim poziomie, a np. w kategorii skoków grupowych w nocy nie ustanowiono dotąd żadnego rekordu krajowego. Bez komentarzy podajemy fakt, że nie wszystkie zeszłoroczne próby rekordów zostały zgłoszone Komisji Sportowej Aeroklubu PRL do zatwierdzenia, stąd tylko 3 rekordy w 1959 r.

Na zakończenie wiadomość, która niewątpliwie zainteresuje wszystkich skoczków. Oto Międzynarodowa Komisja Spadochronowa FAI na ostatnim swym posiedzeniu, jakie miało miejsce w Paryżu w grudniu ub. r., powzięła uchwałę o wprowadzeniu nowej konkurencji rekordowej — skoków na celność lądowania z wysokości 2 000 m, zarówno z natychmiastowym jak i opóźnionym otwarciem spadochronu. Należy więc oczekiwać międzynarodowego wyścigu o zapełnienie pustych na razie miejsc w tabeli.

Polskim spadochroniarzom-sportowcom życzymy uplasowania się w czołówce tego wyścigu.

UWAGA: Rekordy oznaczone (X) figurują jeszcze oficjalnie w tabeli, ale uzyskane już zostały wyniki lepsze. Nowe rekordy są w trakcie zatwierdzania.

REKORDY SPADOCHRONOWE SKOKI INDYWIDUALNE (stan na dzień 31.XII.59)

KONKURENCJA		SKOKI DZIENNE				SKOKI NOCNE			
		krajowy	międzynarodowy	kobiecy krajowy	kobiecy międzynarodowy	krajowy	międzynarodowy	kobiecy krajowy	kobiecy międzynarodowy
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu		W. Tracz 8 270 m 13.6.58	Bułgaria S. Kalapczijew 13 738 m 30.9.58	R. Skatulska 8 270 m 13.6.58	ZSRR A. Alimowa 9 035 m 10.9.57	S. Furmaniak 4 100 m 11.10.57	Bułgaria S. Kalapczijew 12 023 m 24.11.58		Czechosłowacja R. Rybova 4 170 m 29.8.58
Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu		T. Dulla 12 520 m 4.9.57	ZSRR N. Nikitin 14 620 m 20.8.57	R. Skatulska 6 600 m 24.6.58	ZSRR W. Kulisz 10 600 m 19.9.57	R. Skatulska 7 050 m 30.10.58	ZSRR W. Zujew 13 650 m 20.9.57	R. Skatulska 7 050 m 30.10.58	ZSRR W. Rulewa 10 700 m 20.9.57
Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości	600 m	I. Zapaśnik 1,345 m 7.8.58	Francja A. Suire 0,145 m 5.6.58	R. Skatulska 23,55 m 12.10.55	ZSRR F. Sołdadze 1,45 m 27.8.58	M. Domagała 6,41 m 2.10.58	Węgry L. Sztanko 3,15 m (X) 31.5.58	M. Wojtkowska 21,34 m 21.9.56	ZSRR A. Skopinowa 6,07 m (X) 9.4.59
	1 000 m	A. Kolatorski 4,425 m 1.10.59	Węgry S. Kastely 0,825 m 6.10.57		ZSRR L. Olefirowa 2,53 m 21.8.57	B. Szmidt 16,07 m 11.7.56	ZSRR P. Antonow 4,27 m 29.5.59		ZSRR L. Mazniczenko 6,47 m 21.7.59
	1 500 m	H. Czyż 4,86 m 11.10.58	ZSRR B. Nabusznow 2,53 m 7.12.58		Jugosławia T. Cerimagić 5,45 m 30.7.57		ZSRR P. Bitczenko 3,45 m 3.10.58		ZSRR A. Bondarenko 11,22 m 12.10.58
Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości	600 m	K. Pela 5,575 m 17.10.59	ZSRR N. Gromyko 2,63 m 12.6.58	M. Wojtkowska 15,90 m 7.9.55	ZSRR N. Priachina 5,98 m 18.7.57	S. Zmysłowski 22,15 m 13.6.56	ZSRR I. Sawkin 18,31 (X) 13.4.59		w trakcie zatwierdzania
	1 000 m	L. Jeske 3,45 m 28.10.58	ZSRR M. Demidenko 1,65 m (X) 5. 5.59	A. Wojtkowiak 9,48 m 30.7.58	Bułgaria P. Mitiewa 3,76 m 4.10.56	S. Zmysłowski 49,75 m 11.6.56	Czechosłowacja K. Ryba 9,615 m (X) 30.8.58		ZSRR L. Akimowa 47,73 m 4.10.58
	1 500 m	A. Franke 2,70 m 10.7.58	Czechosłowacja J. Maxova 1,05 m (X) 14.7.56	A Franke 2,70 m 10.7.58	Czechosłowacja J. Maxova 1,05 m 14.7.56	P. Lipowczan 31,30 m 21.9.56	ZSRR N. Deszewoj 5,80 m 3.10.58		Czechosłowacja J. Sedlakova 37,125 m 7.9.58

REKORDY SPADOCHRONOWE — SKOKI GRUPOWE

(stan na dzień 31.12.59)

Grupa osób	SKOKI DZIENNE — krajowy		SKOKI DZIENNE — międzynarodowy			SKOKI NOCNE — międzynarodowy		
	Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów							
3	8 010 m	24.06.58	Bułgaria	11 573 m	26.11.58	Bułgaria	10 249 m	23.12.58
4	5 350 m	8.10.59						
9			ZSRR	10 515 m	5.08.54			
	Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronów							
3	4 080 m	9.11.56						
6			ZSRR	14 045 m	21.08.57	ZSRR	13 543 m	27.08.57
7						ZSRR	10 413 m	22.07.55
8			ZSRR	10 455 m	18.07.55			
	Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronów							
	z wysokości 600 m							
3			ZSRR	1,68 m	20.04.57	ZSRR	5,12 m	29.09.58
5	11,79 m	21.07.58						
	z wysokości 1 000 m							
3	7,63 m	21.07.58	ZSRR	1,50 m	22.07.59	ZSRR (X)	8,25 m	29.09.58
4						ZSRR	7,68 m	9.04.59
5			Jugosł.	15.98 m	29.09.56	ZSRR	10,83 m	30.06.56
	z wysokości 1 500 m							
3	350 m	10.09.54	ZSRR	3,63 m	23.07.58	ZSRR	5,48 m	20.04.59
4			ZSRR	4,09 m	26.06.58			
	Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronów							
	z wysokości 600 m							
3			ZSRR (X)	3,58 m	24.07.59	ZSRR	7,59 m	1.10.58
6	13,20 m	21.07.58						
	z wysokości 1 000 m							
3	9,27 m	25.10.56	w trakcie zatwierdzania			ZSRR (X)	8,12 m	9.04.59
4			ZSRR	3,60 m	22.07.59			
	z wysokości 1 500 m							
3	4,84 m	19.07.58	ZSRR (X)	3,30 m	11.10.58	ZSRR	8,03 m	10.10.58
4			ZSRR	5,63 m	12.09.57	ZSRR	14,78 m	7.08.57
	REKORDY KOBIECE							
	Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów							
3	4 710 m	13.08.55	ZSRR	8 010 m	10.09.57	ZSRR	9 404 m	11.09.57
6			Czechosł.	6 320 m	20.11.55			
	Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronów							
3			ZSRR	9 725 m	19.09.57	ZSRR	9 691 m	20.09.57
4						ZSRR	7 051 m	11.09.52
5			ZSRR	6 500 m	10.09.52			
	Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronów							
	z wysokości 600 m							
3	15,63 m	21.07.58	Bułgaria	8,37 m	3.10.56	ZSRR	8,70 m	1.10.58
	z wysokości 1 000 m							
3			ZSRR	8,77 m	20.04.59	ZSRR	8,25 m	29.09.58
4						ZSRR	9,33 m	7.08.57
	z wysokości 1 500 m							
3			ZSRR	5,72 m	7.05.59	ZSRR	12,29 m	10.08.59
5			ZSRR	17,49 m	16.04.57			
	Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronów							
	z wysokości 600 m							
3			ZSRR	21,0 m	21.07.55			
	z wysokości 1 000 m							
3			ZSRR (X)	11,63 m	7.08.57			
	z wysokości 1 500 m							
3	14,04 m	9.08.58	ZSRR	7,07 m	15.04.57			



Polak uczestnikiem kursu szkoleniowego ICAO

Po raz pierwszy od chwili przystąpienia Polski do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, wziął udział w organizowanym corocznie przez ICAO (obecnie już jedenastym) dwumiesięcznym kursie szkoleniowym przedstawiciel polskiego lotnictwa cywilnego, mgr Józef Serafin.

Kurs odbył się w siedzibie ICAO w Montrealu, w okresie od 2 września do 30 października. Celem jego było zaznajomienie uczestników z istotą Organizacji, jej celami i zadaniami, strukturą wewnętrzną i głównymi kierunkami działalności.

W kursie wzięło udział 9 przedstawicieli lotnictwa cywilnego z następujących krajów, będących członkami ICAO: Dania, Indie Zachodnie, Korea Pd., Liberia, Polska, Szwajcaria, USA, Wenezuela i Wietnam Pd.

Poza zapoznaniem się z rolą i strukturą organizacyjną ICAO, uczestnicy kursu zostali wprowadzeni w zagadnienia prac poszczególnych działów Organizacji, zwłaszcza zaś: Biura Żeglugi Powietrznej, Biura Transportu Powietrznego, Biura Prawnego oraz służb administracyjnych.

Do programu zajęć należało m. in. zapoznanie się z dokumentacją ICAO oraz udział w odbywających się w tym czasie zgromadzeniach ICAO (posiedzenie Rady, komitetu dla spraw statystycznych, meteorologicznych itp.). Ponadto, każdy z uczestników specjalizował się w interesujących go specjalnie zagadnieniach: prawnych, ekonomicznych, technicznych lub administracyjnych, związanych z działalnością ICAO.

This is to certify that

Josef C. Serafin

was granted a fellowship for the purpose of studying the objectives, structure and the activities of the International Civil Aviation Organization and successfully completed an approved programme of studies in Montreal from 2 September to 31 October 1959

Secretary General

Dyplom wydany mgr. Serafinowi przez ICAO.

Program obejmował również wizytę w IATA, połączoną z cyklem informacji o działalności tej instytucji oraz zwiedzenie szeregu kanadyjskich urządzeń i przedsiębiorstw lotnictwa cywilnego, jak np. lotniska komunikacyjnego w Dorval oraz przedsiębiorstwa „Trans-Canada Airlines" (TCA), posiadającego m. in. bardzo ciekawe urządzenia do szkolenia pilotów samolotów komunikacyjnych (symulatory lotu).

Wszyscy uczestnicy kursu byli w okresie pobytu w Montrealu stypendystami ICAO. W ten sposób Organizacja przygotowuje sobie — z obustronną korzyścią — na terenie poszczególnych państw-członków łączników między krajowymi administracjami lotnictwa cywilnego a ICAO, zapewniając sobie stałą łączność z pracownikami tych administracji, desygnowanymi do prowadzenia w tych krajach spraw ICAO.

Wzrost komunikacji lotniczej w NRF

Jak wynika z opublikowanych niedawno danych statystycznych, w 10 portach lotniczych na terenie NRF i Berlina zachodniego zaznaczył się w r. 1958 znaczny wzrost komunikacji w porównaniu z r. 1957. Zachodnioniemieckie linie lotnicze wykonały w r. 1958 ogółem 256 000 startów i lądowań samolotów, co oznacza zwyżkę o 9% w stosunku do roku poprzedniego. Jeśli chodzi o ilość przewiezionych w r. 1958 pasażerów, to zwyżka wyniosła 16%. Wzrost ilości przelotów wahał się w granicach 8% (Hamburg i Hannower) oraz 46% (Kolonia). Tylko w Bremie zaznaczył się spadek ilości lotów o 10%.

Przeciętną zwyżkę przewozów o 10% wykazała w r. 1958 poczta lotnicza, przewożąc 17 500 t ładunków. Natomiast przewozy towarów drogą lotniczą zmniejszyły się o 18 000 t, tj. o 24% w porównaniu z r. 1957. Przewozy te wyniosły 58 000 t. Spadek przewozów tłumaczy się zredukowaniem do minimum tzw. „mostu powietrznego" między Berlinem zachodnim i NRF, towary są bowiem przewożone transportem kolejowym i samochodowym. Wskutek tej redukcji zmniejszyły się przewozy towarowe w portach lotniczych: Berlin 55%, Hamburg 25% i Hannower 63% w porównaniu z r. 1957.

Wzrost przewozów lotniczych był w NRF w r. 1958 większy niż w innych krajach. Linie lotnicze zrzeszone w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przewiozły w r. 1958 łącznie 29 mln pasażerów, tj. o 4% więcej niż w r. 1957. Przewozy towarowe wyniosły 1 670 mln tkm, tj. zaledwie o 1% więcej niż w r. 1957. Przewozy poczty lotniczej wyniosły 440 mln tkm, tj. o 7% więcej niż w r. 1957. (S. N.)

Źródło: Intern. Archiv für Verkehrswesen nr 8/1959.

Opracowanie: Stanisława Naparte, Piastów, ul. Kilińskiego 3.

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 312

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA D-1 (SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE)
Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Ludwik Misiek (Aeroklub Poznański), na szybowcu „Jaskółka" SP-1328, na trasie Kobylnica — Olsztyn — Kobylnica, dnia 6 lipca 1959 r. **533,6 km**

KLASA G — KATEGORIA I (skoki spadochronowe indywidualne)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Andrzej Kolatorski (Aeroklub Gdański), Gdańsk, dnia 1 października 1959 r. **4,425 m**

KLASA G — KATEGORIA II (skoki spadochronowe grupowe)

Grupa 4 — w dzień
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów

Stefan Furmaniak, Franciszek Bujacz, Władysław Ryś, Henryk Hyla, Mielec, dnia 8 października 1959 r. **5 350 m**

Diamenty za przewyższenie 5 000 m

18 (105) **Marian Bereś: 6 350 m (13.11.59);**
19 (106) **Tadeusz Bułat: 5 700 m (13.11.59);**
20 (107) **Jerzy Dąmbski: 8 300 m (13.11.59);**
21 (108) **Henryk Ignasiak: 6 500 m (13.11.59);**
22 (109) **Jerzy Klajmon: 5 800 m (13.11.59);**
23 (110) **Czesław Kocimski: 6 350 m (13.11.59);**
24 (111) **Henryk Maciąg: 5 900 m (13.11.59);**
25 (112) **Wiesław Moczulski: 5 150 m (13.11.59);**
26 (113) **Urszula Śliwak: 5 350 m (13.11.59);**
27 (114) **Roman Tyczyński: 5 800 m (13.11.59);**
28 (115) **Ludmiła Flądro: 5 200 m (14.11.59);**
29 (116) **Jan Jasiński: 6170 m (14.11.59).**
30 (117) **Zdzisław Majewski: 5 200 m (14.11.59);**
31 (118) **Cezary Wasilenia: 5 010 m (14.11.59).**

Diamenty za przelot docelowy 300 km

85 (324) **Czesław Robak: 340 km (10.5.59);**
86 (325) **Zbigniew Prandota: 340 km (10.5.59);**
87 (326) **Borys Wilhelmi: 511 km (27.5.59);**
88 (327) **Leon Głazowski: 318 km (5.6.59);**
89 (328) **Zenon Sitniak: 330 km (15.6.59);**
90 (329) **Kazimierz Marciniak: 316 km (23.6.59);**
91 (330) **Romuald Woszczerowicz: 316 km (6.7.59);**
92 (331) **Eugeniusz Wątroba: 322 km (6.7.59);**
93 (332) **Roman Knaflewski: 330 km (5.7.59);**
94 (333) **Ryszard Hoffa: 310 km (29.8.59);**
95 (334) **Kazimierz Ziętek: 320 km (3.9.59);**
96 (335) **Henryk Bekasiak: 320 km (17.9.59);**
97 (336) **Zdzisław Krzysztofik: 320 km (17.9.59);**
98 (337) **Aleksander Drożdżyński: 320 km (18.9.59).**

Diament za przelot otwarty 500 km

19 (71) **Henryk Ignasiak: 538 km (11.5.59).**

Złote Odznaki Szybowcowe

53 (267) **Emil Didyk: 3 700 m, 310 km;**
54 (268) **Henryk Lisiecki: 5 200 m, 305;**
55 (269) **Czesław Kocimski: 6 350 m, 322 km;**
56 (270) **Wiesław Moczulski: 5 150 m, 301 km;**
57 (271) **Roman Tyczyński: 5 800 m, 301 km.**

Srebrne Odznaki Szybowcowe

204 (1667) **Bernard Niewiadomski: 6 h 07 min, 2 050 m, 63 km;**
205 (1668) **Ryszard Stefański: 6 h 18 min, 1 950 m, 92 km;**
206 (1669) **Andrzej Wojtylak: 6 h 28 min, 1 250 m, 102 km;**
207 (1670) **Witold Wiecha: 5 h 28 min, 1 500 m, 75 km;**
208 (1671) **Jan Filipiak: 6 h 28 min, 1 870 m, 75 km;**
209 (1672) **Aleksandra Wojtkowiak: 5 h 38 min, 1 200 m, 80 km;**
210 (1673) **Irena Włoch: 5 h 34 min, 1 500 m, 83 km;**
211 (1674) **Stanisław Charlęża: 5 h 17 min, 1 850 m, 53 km;**
212 (1675) **Edmund Janowski: 5 h 39 min, 1 950 m, 111 km;**
213 (1676) **Franciszek Moskal: 6 h 13 min, 1 730 m, 142 km;**
214 (1677) **Leon Cichocki: 5 h 26 min, 2 000 m, 72 km;**
215 (1678) **Zbigniew Frankowski: 5 h 30 min, 1 480, 141 km.**

Sekretarz Generalny APRL
(—) Tadeusz Rejniak

Wkładka do tygodnika lotniczego
„SKRZYDLATA POLSKA"
Redaguje zespół
przy współpracy Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK, Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, PLL „LOT" i Lotnictwa Sanitarnego.